



VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA  
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA ÚČETNICTVÍ A DANÍ

Analýza pojištění odpovědnosti z provozu vozidla pro vybraného podnikatele

Analysis of Motor Third Party Liability Insurance for Selected Entrepreneur

Student: Bc. Michaela Horáčková

Vedoucí diplomové práce: Ing. Martina Krügerová, Ph.D.

Ostrava 2019

VŠB - Technická univerzita Ostrava  
Ekonomická fakulta  
Katedra účetnictví a daní

## Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Michaela Horáčková**  
Studijní program: N6208 Ekonomika a management  
Studijní obor: 6202T049 Účetnictví a daně  
Téma: **Analýza pojištění odpovědnosti z provozu vozidla pro vybraného podnikatele**  
**Analysis of Motor Third Party Liability Insurance for Selected Entrepreneur**  
Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Charakteristika pojištění odpovědnosti z provozu vozidla
3. Účetní a daňové aspekty pojištění odpovědnosti z provozu vozidla
4. Analýza českého trhu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla
5. Výběr optimálního řešení pro vybraného podnikatele
6. Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Seznam příloh

Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

JAMES, Simon and Christopher NOBES. *The Economics of Taxation. Principles, Policy and Practice.*

17th ed. Birmingham: Fiscal Publications, 2017. 326 p. ISBN 978-1-906201-35-7.

KARFÍKOVÁ, M., V. PŘIKRYL, R. VYBÍRAL a kol. *Pojišťovací právo.* 2. vyd. Praha: Leges, 2018. 432 s. ISBN 978-80-7502-271-4.

KAZDA, Petr a Karolína KAZDOVÁ. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář.* Praha: Wolters Kluwer, 2016. 187 s. ISBN 978-80-7552-259-7.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Martina Krügerová, Ph.D.**

Datum zadání: 23.11.2018\*

Datum odevzdání: 26.04.2019



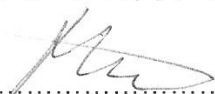
Ing. Jana Hakalová, Ph.D.  
*vedoucí katedry*

prof. Dr. Ing. Zdeněk Zmeškal  
*děkan fakulty*

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem celou práci, vypracovala samostatně. Přílohy č. 1 a 2 byly převzaty.

V Ostravě dne 26. 4. 2019



.....

Michaela Horáčková

# Obsah

<b>1</b>	<b>Úvod .....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Charakteristika pojištění odpovědnosti z provozu vozidla .....</b>	<b>9</b>
2.1	Pojištění a jeho dělení .....	9
2.1.1	Neživotní pojištění.....	12
2.2	Legislativa upravující pojištění odpovědnosti z provozu vozidla .....	13
2.2.1	Orgány pojištění odpovědnosti z provozu vozidla .....	15
2.2.2	Subjekty pojištění odpovědnosti z provozu vozidla .....	16
2.3	Základní pojmy v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla .....	18
2.4	Pojištění odpovědnosti způsobené provozem vozidla .....	22
2.4.1	Vznik, přerušení a zánik pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.....	26
2.5	Havarijní pojištění .....	28
<b>3</b>	<b>Účetní a daňové aspekty pojištění odpovědnosti z provozu vozidla .....</b>	<b>29</b>
3.1	Účetní předpisy v pojišťovnictví .....	29
3.2	Účetní závěrka pojišťoven .....	31
3.3	Účetní případy související s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla.....	33
3.3.1	Silniční daň .....	38
<b>4</b>	<b>Analýza českého trhu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla .....</b>	<b>40</b>
4.1	Vývoj pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v ČR.....	40
4.2	Pojistný trh v České republice .....	41
4.3	Charakteristika podnikatelky.....	43
4.4	Popis produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla od České pojišťovny	44
4.5	Popis produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla od Kooperativy...	46
4.6	Popis produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla od České podnikatelské pojišťovny .....	48

4.7	Popis produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla od Allianz .....	50
4.8	Popis produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla od Generali .....	52
4.9	Popis produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla od ČSOB pojišťovny	54
<b>5</b>	<b>Výběr optimálního řešení pro vybraného podnikatele.....</b>	<b>57</b>
5.1	Metodika vícekritériálního rozhodování .....	57
5.1.1	Metody stanovení vah kritérií .....	58
5.1.2	Metody vícekritériálního hodnocení variant.....	60
5.2	Stanovení variant a kritérií pojištění odpovědnosti z provozu vozidla .....	62
5.3	Aplikace metody stanovení vah kritérií .....	65
5.4	Aplikace metod vícekritériálního rozhodování .....	65
5.4.1	Metoda váženého součtu .....	66
5.4.2	Metoda TOPSIS.....	67
5.4.3	Výběr optimálního řešení pro vybranou podnikatelku .....	70
<b>6</b>	<b>Závěr .....</b>	<b>72</b>
	<b>Seznam použité literatury .....</b>	<b>76</b>
	<b>Seznam zkratk.....</b>	<b>80</b>
	<b>Prohlášení o využití výsledků diplomové práce</b>	
	<b>Seznam tabulek</b>	
	<b>Seznam příloh</b>	
	<b>Přílohy</b>	

# 1 Úvod

Silniční doprava je historicky nejstarším a celosvětově nejvyužívanějším druhem osobní dopravy. V současné době se pro většinu obyvatel stalo motorové vozidlo nedílnou součástí jejich osobních i pracovních životů. Vzhledem k narůstajícímu počtu motorových vozidel na silnicích, roste i pravděpodobnost vzniku dopravních nehod, které často bývají spojeny s velkými škodami nejen na majetku, ale i na zdraví. Proto je s provozem vozidla spjata zákonná povinnost uzavření pojištění odpovědnosti z provozu, ze kterého jsou tyto škody hrazeny.

Na českém trhu je nabídka pojištění odpovědnosti z provozu vozidla velmi pestrá, a proto umožňuje zájemci o pojištění vyhovět téměř všem jeho požadavkům. Jelikož se každý pojistitel snaží odlišit od konkurence, nabízí v rámci svých pojistných produktů různé bonusy, výhody či nadstandardní služby. O to složitější je poté pro zájemce o pojištění si optimální produkt vybrat.

Proto je cílem této diplomové práce analyzovat český trh pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a vybrat optimální produkt pro vybraný subjekt, dle jeho stanovených kritérií.

Text této diplomové práce je rozdělen do čtyř kapitol mimo úvodu a závěru. V první kapitole je popsána charakteristika pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, jeho orgány, subjekty a legislativa, která toto pojištění upravuje. Jsou zde také uvedeny základní pojmy týkající se této problematiky.

Druhá kapitola je zaměřena na účetní a daňové aspekty pojistitelů a pojištěných. Na začátku kapitoly jsou vypsány účetní předpisy a účetní závěrka v pojišťovnictví. Závěr kapitoly je věnován typickým účetním případům, které souvisí s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla z pohledu pojistitele i pojistníka.

Další kapitola je zaměřena na analýzu českého trhu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Nejdříve je popsán vývoj tohoto pojištění v České republice, dále současná situace na tomto trhu a následně jsou popsány produkty pojištění odpovědnosti z provozu vozidla vybraných šesti pojistitelů. V této kapitole je také charakterizována vybraná podnikatelka.

V závěrečné kapitole práce je vybráno optimální řešení pro podnikatelku. K tomuto jsou použity metody vícekritériálního hodnocení variant, proto jsou na začátku kapitoly metody teoreticky vysvětleny a v druhé části kapitoly jsou tyto metody aplikovány. Jsou zde popsány stanovené varianty a kritéria, která ovlivňují rozhodování. Pro určení vah



kritérií je zvolena Saatyho metoda. Pro výběr optimálních řešení je použita metoda váženého součtu a metoda TOPSIS. V závěru kapitoly jsou shrnuty zjištěné výsledky a provedeno závěrečné hodnocení.

Pro vysvětlení teoretických pojmů je v této diplomové práci použita metoda deskripce, dále je použita metoda ústního dotazování. Aplikovanými metodami práce jsou analýza, komparace a vícekriteriální hodnocení variant.

## 2 Charakteristika pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Druhá kapitola obsahuje teoretickou část diplomové práce. Je věnována obecným informacím o pojištění a jeho členění, především neživotnímu pojištění. Další část této kapitoly se zabývá legislativou upravující pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, také jsou zde popsány orgány a subjekty tohoto pojištění. Ve třetí části kapitoly jsou vymezeny základní pojmy související s problematikou pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, dále je zmíněn vznik, přerušení a zánik pojištění. V poslední části kapitoly je zmíněno havarijní pojištění.

### 2.1 Pojištění a jeho dělení

Ducháčková (2015) tvrdí, že s nahodilými událostmi se lze finančně vyrovnat dvěma způsoby. První je krytí z vlastních zdrojů (tzv. samopojištění) a druhý způsob je využití pojištění. Tudíž **pojištění** lze definovat jako nástroj, který finančně eliminuje negativní důsledky nahodilosti. Jde o přesunutí rizika na specializovanou instituci, která provádí pojištění, a to zaplacením pojistného, což je cena, kterou zaplatí pojistník pojistiteli za to, že nese riziko.

Pojištění je děleno dle různých hledisek do různých skupin. Pro účely této práce je nutné vysvětlit základní dělení pojištění a následně zařadit pojištění odpovědnosti za škodu do příslušných skupin. Základním členěním pojištění je pojištění sociální a pojištění komerční. Vzhledem k problematice této práce je detailněji rozebráno komerční pojištění, kam spadá pojištění odpovědnosti způsobené provozem vozidla, sociální pojištění je zmíněno pouze okrajově, více informací viz Ducháčková (2015).

**Sociální pojištění** kryje rizika sociálního charakteru, a z nich vyplývající potřeby. Jedná se především o potřeby související s dlouhodobou či krátkodobou pracovní neschopností, potřeby související s pracovními úrazy, nemoci z povolání, zdravotní péčí a potřebami v důsledku nezaměstnanosti. Toto pojištění je považováno za pojištění povinné, jelikož je stanoveno pro všechny účastníky pojištění stejným způsobem, zpravidla to bývá určitým procentem z příjmů, které je odváděno do státního rozpočtu. Sociální pojištění je založeno na principu solidarity, což znamená, že rezerva je tvořena z příspěvků všech zúčastněných na pojištění, ale pojistná náhrada je poskytována pouze těm, kteří byli daným sociálním rizikem postiženi (Ducháčková, 2015).

**Komerční pojištění** je založeno na principu ekvivalence, což znamená, že velikost příspěvků subjektů se odvíjí od velikosti rizika. Zahrnuje v sobě krytí celé řady rizik pro fyzické i právnické osoby. Komerční pojištění má podobu smluvního pojištění, jelikož toto pojištění vzniká na základě pojistné smlouvy. Lze jej uplatnit v povinné podobě i v podobě dobrovolné.

Komerční pojištění se dále rozlišuje podle mnoha hledisek. Dle právního hlediska je komerční pojištění děleno na:

- zákonné;
- povinně smluvní;
- dobrovolné.

**Zákonné pojištění** v České republice existuje pouze jeden typ tohoto pojištění, které bylo zavedeno v roce 1993, a to pojištění odpovědnosti za škodu při pracovním úrazu a nemoci z povolání. V případě, že zaměstnavatel má alespoň jednoho zaměstnance, je ze zákona povinen platit pojištění, ze kterého bude uhrazena případná škoda jeho zaměstnanci, a to škoda na zdraví a škoda, která vznikla v souvislosti s pracovním úrazem a nemocí z povolání. Jelikož se jedná o zákonné pojištění, není uzavírána pojistná smlouva, pojištění vzniká dnem uzavření prvního pracovněprávního vztahu. Zaměstnavatel je povinen oznámit tuto skutečnost písemně a bez zbytečného odkladu pojišťovně Kooperativě, která jako jediná od 1. 1. 1993 poskytuje toto pojištění. Do 31. 12. 1992 bylo toto pojištění poskytováno Českou pojišťovnou (Karfíková, 2018).

Zákonným pojištěním bylo od 50. let minulého století i pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Na toto pojištění nebylo třeba uzavírat pojistnou smlouvu s pojistitelem. Majitel vozidla byl povinen si sám vypočítat pojistné a uhradit jej. Jeho povinností při řízení pak bylo, aby měl u sebe doklad o zaplacení tohoto pojistného. Pojistné bylo vypočteno dle objemu motoru, druhu a hmotnosti vozidla. Tato forma placení pojistného byla velmi nespravedlivá, protože všichni řidiči museli zaplatit stejnou výši pojistného, bez ohledu na jejich zkušenosti s řízením a jejich škodní historii. Vzhledem k tomu, že nebyl vzájemně propojen registr pojištěných osob a registr vozidel, bylo obtížné odhalit osoby bez pojištění (Kazda, 2016).

**Povinně smluvní pojištění** je upraveno v občanském zákoníku v § 2779–2781. Jedná se o pojištění, kde právní předpis ukládá pojištěnému povinnost uzavřít pojistnou smlouvu, a to v případě, že existuje zvláštní zájem na ochraně

před následky jeho provozní činností. V tomto případě má pojištěný možnost výběru pojišťovny, se kterou uzavřou pojistnou smlouvu. V případě, že pojistník neuzavře povinně smluvní pojištění, hrozí mu sankce. Toto pojištění lze sjednat pouze jako škodové pojištění (viz dále v této kapitole). Typickými příklady povinně smluvního pojištění jsou (Karfíková, 2018):

- pojištění odpovědnosti z provozu vozidla;
- pojištění cestovní kanceláře;
- pojištění insolvenčního správce;
- pojištění soudního exekutora;
- pojištění daňového poradce;
- pojištění notáře, advokáta, auditora;
- pojištění privátního lékaře, lékárníka, stomatologa;
- pojištění veterinárního lékaře;
- a další.

V případě **dobrovolného pojištění** je pojištění sjednáno pouze na základě dobrovolného rozhodnutí zájemce o pojištění, neexistuje k tomu žádná zákonná povinnost. Je možné dobrovolně uzavřít pojištění životní i neživotní u jakéhokoliv pojistitele, který dostal od ČNB povolení k této pojišťovací činnosti.

Do odvětví **životního pojištění** spadá například pojištění pro případ smrti, důchodové pojištění a další. Celý výčet životního pojištění je uveden v příloze č. 1, části A zákona o pojišťovnictví.

Do **neživotního pojištění** je zahrnuto úrazové pojištění, pojištění škod na pozemních dopravních prostředcích, pojištění škod na majetku, pojištění odpovědnosti za škodu nebo pojištění úvěru. Neživotní pojištění je uvedeno v příloze č. 1, části B zákona o pojišťovnictví a podrobněji je vysvětleno v kapitole č. 2.1.1 této diplomové práce (Ducháčková, 2015).

Dalším dělením komerčního pojištění dle Karfíkové (2018), je dělení dle způsobu pojištění, a to škodové a obnosové. Pokud vznikne škoda u **škodového pojištění** bude poskytnuto pojistné plnění v takové výši, aby byl vyrovnán úbytek majetku, který vznikl v důsledku pojistné události. Když vznikne škoda u **obnosového pojištění**, tak bude vyplaceno pojistné plnění v ujednaném rozsahu, a to buďto jednorázově či opakovaně. Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je řazeno do škodového

pojištění, protože v případě vzniku škody, bude pojistné plnění pouze ve výši této škody (Kazda, 2016).

Dle názoru autorky je rozdíl mezi těmito skupinami ten, že v případě škodového pojištění nesmí dojít k obohacení oprávněné osoby, na rozdíl od obnosového pojištění, které může být sjednáno za účelem získání prostředků, které rozšíří majetkové jmění oprávněné osoby. Mezi škodové pojištění je řazeno například pojištění právní ochrany, pojištění odpovědnosti a pojištění úvěru. Typickým představitelem obnosového pojištění je životní pojištění.

Pojištění lze také dělit dle délky pojistné doby. Pokud je pojištění sjednáno dobu maximálně jednoho roku, jedná se o **krátkodobé pojištění**, v případě, že je pojistná doba delší než jeden rok, toto pojištění je řazeno do **dlouhodobého pojištění**.

### 2.1.1 Neživotní pojištění

Do neživotního pojištění je zahrnuta celá škála krytí rizik neživotního charakteru. Například rizika ohrožující zdraví a životy osob nebo rizika vyvolávající finanční ztráty (úvěrová rizika, odpovědnostní rizika a jiné), a také rizika vyvolávající přímé věcné škody, jako jsou třeba živelní rizika, riziko odcizení či vandalství.

Ducháčková (2015) neživotní pojištění dělí na neživotní pojištění osob, majetkové pojištění, pojištění finančních ztrát a pojištění odpovědnosti za škody.

Pro účely této práce je věnována pozornost pojištění odpovědnosti za škody, do kterého mimo jiné patří i pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Více informací o zbylých částech neživotního pojištění lze získat v knize Pojištění a pojišťovnictví od Ducháčkové (2015).

**Z pojištění odpovědnosti za škody** jsou kryta rizika, která vznikla v souvislosti, kdy pojištěný subjekt svojí činností způsobil škodu jinému subjektu. Tyto škody mohou být majetkové, škody na zdraví či na životě poškozeného. Jedná se o právní vztah, ve kterém se pojistitel zavazuje uhradit vzniklou škodu za pojištěného. V tomto případě pojistné plnění není vyplaceno pojištěnému, ale přímo poškozenému, který má právo na úhradu škody. Do tohoto pojištění je řazeno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (toto bude detailněji probráno v kapitole 2.4 této práce), pojištění odpovědnosti za škody při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání, profesní odpovědnostní pojištění, obecné odpovědnostní pojištění.

## **2.2 Legislativa upravující pojištění odpovědnosti z provozu vozidla**

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla má mnoholetou tradici a po dobu své existence prošlo mnoha vývojovými etapami. Jeho historie sahá až do roku 1908, kdy se toto pojištění začalo slangově označovat jako povinné ručení. Dne 9. srpna 1908 nabyl platnosti rakousko-uherský zákon č. 162/1908 ř. z., o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů (automobilů). Tento zákon byl založen na principu odpovědnosti za následek, bez ohledu na zavinění. To znamenalo, že pokud živelnou silou jízdní silostroj způsobil škodu třetí osobě, odpovědný za tuto škodu byl vlastník vozidla. Pokud popíral ručení za tuto škodu, musel svoji nevinnost prokázat. V roce 1935 byl tento zákon nahrazen zákonem č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly. Tento nový zákon nařizoval povinnost pro všechny držitele motorového vozidla, která byla zapsána v registru motorových vozidel, sjednat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Tento zákon nabyl platnosti 1. listopadu 1935.

K další úpravě tohoto zákona došlo v roce 1950, a to zákonem č. 56/1950 Sb., o provozu vozidel na veřejných komunikacích, kdy se z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla stalo zákonné pojištění. Až do konce roku 1991 pojištění odpovědnosti z provozu vozidla poskytovala pouze Česká státní pojišťovna, tato pojišťovna byla pojišťovacím monopolem. V roce 1992 bylo zákonné pojištění upraveno vyhláškou ministerstva financí České republiky č. 492/1991 Sb. Díky této vyhlášce zanikl pojišťovací monopol a vznikl konkurenční trh na pojišťovacím trhu.

Od roku 2000 je pojištění odpovědnosti z provozu vozidla považováno za povinně smluvní pojištění, tzn., že je zákonem stanovena povinnost toto pojištění uzavřít na základě pojistné smlouvy. Tato zásadní změna byla provedena zákonem ze dne 13. července 1999, a to zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (dále v textu jen zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), který nabyl účinnost 1. 1. 2000. Tímto zákonem je pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla upraveno doposud (Kazda, 2016).

Po vstupu České republiky do Evropské unie byl tento zákon upraven v souladu s právem Evropských společenství zákonem č. 47/2004 Sb., zákon, kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. Následně byl tento zákon ještě

několikrát harmonizován, a to v letech 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2011. K poslední harmonizaci došlo v roce 2012 zákonem 18/2012 Sb., zákon, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Celní správě České republiky. Cílem této harmonizace je zjednodušení a zlepšení podmínek získání pojistné ochrany a odpovídající náhrady za škodu způsobenou provozem vozidla ve všech členských státech Evropské unie (Karfíková, 2018).

Mimo tento zákon je pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla dále řízeno těmito právními předpisy:

- Ústava České republiky a Listina základních práv a svobod (účinnost od 1. 1. 1993);
- Zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví (účinnost od 1. 1. 2010);
- Vyhláška č. 205/1999 Sb., vyhláška Ministerstva financí, kterou se provádí zákon č. 168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (účinnost od 23. 9. 1999);
- Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (účinnost od 1. 1. 2014);
- Zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a změně souvisejících zákonů – u pojištění uzavřených do 31. 12. 2013 (účinnost od 1. 1. 2005 účinný do 31.12.2013);
- Zákon č. 90/2012 Sb., o obchodních společnostech a družstvech (účinnost od 1. 1. 2014);
- Zákon č. 170/2018 Sb., o distribuci pojištění a zajištění (účinnost od 1. 12. 2018).

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla jako produkt, je dále upravováno všeobecnými pojistnými podmínkami a smluvními ujednáními konkrétní pojišťovny.

V **zákoně č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví** jsou vymezeny základní pojmy týkající se pojištění, informace k provozování činností v pojišťovnictví, oceňování aktiv a závazků, technické rezervy, investování a solventnost pojišťovny. Dále jsou zde uvedeny informace o účetnictví, auditu a informační povinnosti pojišťovny, dohledu v pojišťovnictví a opatření k nápravě při výkonu dohledu nad činností pojišťovny.

**Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla** ve své první části vymezuje pojmy týkající se pojištění odpovědnosti, jako je například vozidlo,

limit pojistného plnění, pojistné plnění, hraniční pojištění, a další (základní pojmy jsou popsány v kapitole 2.2 této práce). Dále popisuje orgány v pojištění odpovědnosti, které jsou uvedeny v kapitole 2.1.1.

Ve **vyhlášce Ministerstva finanční č. 205/1999 Sb.**, jsou mimo jiné uvedeny údaje o pojištění odpovědnosti, které musí pojistitel sdělovat České kanceláři pojistitelů. Také jsou zde vymezeny náležitosti potvrzení o době trvání pojištění odpovědnosti, škodném průběhu pojištění a seznam cizích států.

### **2.2.1 Orgány pojištění odpovědnosti z provozu vozidla**

V této části kapitoly jsou stručně charakterizovány orgány působící na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Nejvyšším orgánem na pojistném trhu je **Česká národní banka** (dále jen ČNB). Ta od roku 2006 provádí dohled v pojišťovnictví a chrání zájmy pojištěných subjektů, což je pojistník, pojištěný a oprávněná osoba (tyto jsou definovány v kapitole 2.1.2). Předtím tuto funkci zastávalo Ministerstvo financí ČR. Je to orgán, který má oprávnění udělovat povolení k pojišťovací činnosti a vést registr pojišťovacích zprostředkovatelů.

Jejím hlavním úkolem je zabezpečit širokou škálu produktů nejen pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ale obecně na celém českém pojistném trhu. Také má za úkol kontrolovat, aby byly na pojistném trhu nabízeny jen solidní produkty a dohlížet na to, aby pojistitelé byli schopni plnit své závazky. V případě, že ČNB zjistí nedostatky, které ohrožují dostání závazků pojistitele, je oprávněna pozastavit či omezit jeho činnost a také má právo jej sankcionovat.

Dalším, velmi důležitým orgánem českého pojistného trhu je **Česká asociace pojišťoven** (dále jen ČAP). ČAP zahájila svoji činnost 1. ledna 1994. Je právnickou osobou, která má sídlo v Praze. V současnosti má ČAP 25 řádných členů (komerčních pojišťoven) a 2 členy se zvláštním statutem, kterými jsou, Česká kancelář pojistitelů a Exportní garanční a pojišťovací společnost, a.s..

Cílem ČAP je zastupování, hájení a prosazování zájmů členských pojišťoven a jejich klientů ve vztahu k orgánům státní správy, legislativy a dalších subjektů. ČAP podporuje zájmy českého pojistného trhu vůči EU, spolupracuje se zahraničními asociacemi a institucemi a podporuje rozvoj pojišťovnictví a pojistného trhu v ČR.

Dle Karfíkové (2018) je hlavním úkolem této asociace zpracovávat připomínky k právním předpisům, které se týkají pojišťovnictví, pojištění nebo jiných zájmů pojišťoven, vytvářet nástroje zábrany škody a pojistných podvodů, sjednocovat



pravidla a postupy členů v technické, informační a statistické oblasti, tvořit informační nástroje pro veřejnost a informovat o vývoji pojistného trhu, pojistných produktech a novinkách, a také působí při odstraňování rozporů mezi členy ČAP.

Jak již bylo zmíněno, **Česká kancelář pojistitelů** (dále jen ČKP) je jedním ze členů ČAP se zvláštním statutem, která byla zřízena dne 30. 7. 1999. ČKP je profesní organizací sdružující pojistitele v ČR. Byla zřízena zákonem o pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla. ČKP sídlí v Praze, její činnost je financována z příspěvků členských pojistitelů, které zároveň ručí za závazky ČKP, a to v poměru podle výše jejich příspěvků. Státní dozor nad činností ČKP vykonává Ministerstvo financí ČR, které také uděluje členství v ČKP.

Hlavním úkolem ČKP je správa garančního fondu, zajišťování hraničního pojištění<sup>1</sup> a uzavírání dohod s kanceláři pojistitelů cizích států. Dále spolupracuje se státními orgány ve věcech, které se týkají pojištění odpovědnosti či vedení evidence a statistiky pro účely pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Nejdůležitější evidencí, kterou vede ČKP je evidence pojistných smluv pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Členstvím v ČKP pojistiteli zaniká rozhodnutím ČNB o odejmutí povolení k provozování pojišťovací činnosti (Kazda, 2016).

Dalším členem ČAP se zvláštním statutem je **Garanční fond**, který je spravován ČKP. Tento fond je tvořen z příspěvků členských pojišťoven ČKP a z hraničního pojištění. Z garančního fondu je poskytováno plnění především za škody na zdraví či usmrcení způsobené provozem nezjištěného vozidla, za kterou je zodpovědná nezjištěná osoba. Dále je z garančního fondu hrazeno plnění za škody, které byly způsobeny nepojištěným vozidlem či vozidlem pojištěným u pojistitele, který je v úpadku a nemůže proto vzniklou škodu uhradit (Karfíková, 2018).

### 2.2.2 Subjekty pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Z právního hlediska je pojištění považováno za právní vztah, který vznikl na základě pojistné smlouvy. Touto smlouvou na sebe **pojistitel** přebírá závazek a pokud nastane nahodilá událost, na kterou se vztahuje pojistná smlouva, je povinen

---

<sup>1</sup> V případě, že řidič cizozemského vozidla, není držitelem platné zelené karty vydané v cizím státě je povinen uzavřít s ČPK pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem cizozemského vozidla (dále jen „hraniční pojištění“). Toto pojištění je uzavřeno při vstupu cizozemského vozidla na území ČR zaplacením pojistného. Poté bude řidiči vozidla vydána zelená karta, jako doklad o hraničním pojištění (Kazda, 2016).

poskytnout oprávněné osobě pojistné plnění. Pojistitel je definován jako organizace, která uzavírá pojistné smlouvy (Rubin, 2013). Pojistitelem pojištění odpovědnosti z provozu vozidla může být pouze organizace, která k této činnosti dostala oprávnění od ČNB. Pojistitelem může být:

- *tuzemská pojišťovna* – právnická osoba se sídlem v ČR, která má od ČNB povolení k provozování pojišťovací činnosti<sup>2</sup>. Dohled nad touto pojišťovnou provádí ČNB;
- *pojišťovna z jiného členského státu* – právnická osoba, která má sídlo v jiném členském státu a bylo jí uděleno povolení provozování pojišťovací činnosti v tomto jiném členském státu. Pokud tato pojišťovna bude chtít provozovat svoji činnost i v České republice, tak toto provede formou usazení či formou dočasného poskytování služeb. Dohled nad touto pojišťovnou provádí dozorový orgán v zemi, ve které má pojišťovna sídlo;
- *pojišťovna ze třetí země* – právnická osoba, která sídlí na území třetího státu a provozuje pojišťovací činnost v souladu s právem země, ve které sídlí. Takováto pojišťovna může působit na území ČR, pouze pokud jí bude uděleno povolení od ČNB. V tomto případě dozorovým orgánem na území ČR bude ČNB (zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla).

Dalším subjektem tohoto pojištění je **pojistník**, tímto může být právnická či fyzická osoba, která na své jméno uzavřela s pojistitelem pojistnou smlouvu, a tímto se zavázala platit pojistné. U pojištění odpovědnosti z provozu vozidla touto osobou zpravidla bývá vlastník vozidla (Kopecký, 2005). Před uzavřením pojistné smlouvy je důležité, aby u pojistníka vznikl pojistný zájem, tento je definován v občanském zákoníku v § 2761. Pojistný zájem tedy znamená potřebu ochrany před následky pojistné události. Bez tohoto pojistného zájmu nelze smlouvu uzavřít.

**Pojištěná osoba** je dle § 2766 občanského zákoníku osoba, v jejíž prospěch bylo pojištění sjednáno, tedy je pojištěné její zdraví, život, majetek, odpovědnost nebo jiné hodnoty. V případě, že nastane pojistná událost, vzniká oprávněné osobě,

---

<sup>2</sup> Pojišťovací činností se rozumí sjednání a uzavření pojistné smlouvy, vybírání a spravování pojistného, a také poskytnutí pojistného plnění v případě, že nastane pojistná událost (Kazda, 2016).

což bývá poškozený nebo pojištěná osoba, právo na pojistné plnění. Za pojištěnou osobu v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je považována každá osoba, která řídí pojištěné vozidlo. Toto platí pro osobu, která vozidlo řídí se souhlasem provozovatele, ale také i bez jeho souhlasu. Z uvedeného vyplývá, že například i osoba, která řídí vozidlo neoprávněně (zloděj vozidla), je pojištěný (Karfíková, 2018).

V případě, že dojde k pojistné události a vznikne škoda třetí osobě, která v okamžiku sjednání smlouvy není známa (není smluvní stranou pojistné smlouvy), bude jí vyplaceno pojistné plnění. Tato osoba je nazývána **poškozenou osobou**. Dle obecné právní úpravy je pojistné plnění vyplaceno oprávněné osobě a poškozená osoba má právo nárokovat náhradu škody po škůdci. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v § 9 zakotvuje přímý nárok poškozeného požadovat výplatu pojistného plnění po pojistiteli v pojištění odpovědnosti z provozu vozidel. Tato osoba je tedy oprávněna uplatnit své právo vůči pojistiteli, pokud oprávněná osoba své právo na pojistné neuplatní, není pojistitel povinen poskytnout pojistné plnění (Ducháčková, 2015).

## 2.3 Základní pojmy v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Pro lepší a jednodušší orientaci v problematice pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je nutné vysvětlit základní pojmy, které s tímto pojištěním souvisí. Mezi základní pojmy patří vozidlo, pojistná smlouva, zelená karta, pojistné, hrazená újma, pojistné plnění a jeho limit, tyto jsou vysvětleny v této části práce.

### Vozidlo

Dle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla č. 168/1999 Sb., § 2 je za **vozidlo** považováno silniční vozidlo<sup>3</sup>, zvláštní vozidlo<sup>4</sup> a trolejbus. Jako vozidlo není brán vozík pro invalidy, potahové vozidlo a nemotorové vozidlo tažené či tlačené pěší osobou, jízdní kolo a koloběžka, pokud nebyly schváleny jako druh vozidla motocykl. Tuzemským vozidlem se rozumí vozidlo podléhající registraci silničních vozidel, která je vedena dle zákona, nebo také vozidlo, které nepodléhá registraci silničních vozidel,

---

<sup>3</sup> Za silniční vozidlo je považován například motocykl, osobní automobil, nákladní automobil, autobus nebo přípojně vozidlo.

<sup>4</sup> Zvláštním vozidlem se rozumí například zemědělský či lesnický traktor včetně jejich přípojných vozidel a samojízdný pracovní stroj. (Karfíková, 2018)

ale je ve vlastnictví fyzické osoby s bydlištěm nebo místem podnikání na území České republiky nebo právnické osoby se sídlem na území České republiky.

Za cizozemské vozidlo je považováno vozidlo, které je vybaveno cizí státní poznávací značkou, nebo také vozidlo, které nemá cizí státní poznávací značku, ale je ve vlastnictví fyzické osoby s bydlištěm nebo místem podnikání mimo území České republiky, a nebo právnické osoby se sídlem mimo území České republiky.

## Pojistná smlouva

V současné době **pojistnou smlouvu** upravuje zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník v paragrafu 2758–2872, zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě upravuje smlouvy, které vznikly v období 1. 1. 2005 – 31. 12. 2013 a pojistné smlouvy uzavřené do 31.12.2004 jsou upraveny dle Občanského zákoníku č. 40/1964 Sb.

Pojistnou smlouvou se rozumí dohoda, která byla uzavřena mezi pojistitelem a pojistníkem. Pokud není ujednáno jinak, uzavřením pojistné smlouvy vznikne pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou z provozu vozidla. Pojistnou smlouvou se pojistitel zavazuje poskytnout pojistné plnění, pokud nastane pojistná událost, která je blíže označena v pojistné smlouvě. Pojistník se tímto zavazuje platit pojistné (Kopecký, 2005).

Definice pojistné smlouvy dle IFRS 4 zní: „Smlouva, na jejímž základě jedna strana přijímá významné pojistné riziko jiné strany tím, že souhlasí s kompenzací pojištěnce, pokud by pojištěnce určitá budoucí konkrétní nejistá událost negativně ovlivnila“.

Názorem autorky je, že základní rozdíl mezi definicí pojistné smlouvy dle české legislativy a IFRS spočívá v tom, že česká legislativa klade důraz na právní formu pojistné smlouvy (její náležitosti), kdežto dle IFRS je důležitá ekonomická podstata pojistné smlouvy. V případě, že pojistná smlouva nesplňuje předepsané znaky, které jsou uvedeny v kapitole 2.4.1 této práce, nemůže být vykazována jako pojistná smlouva.

Povinnost uzavření pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je uložena vlastníkově tuzemského vozidla, a to z toho důvodu, aby bylo možné jej jednoznačně určit. V případě, že je vozidlo ve vlastnictví více osob (spoluvlastnictví), tak tato povinnost uzavření pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla spadá na spoluvlastníka, který k tomuto byl písemně pověřen. Pokud žádné

takové písemné pověření není, tak tuto povinnost plní všichni spoluvlastníci společně a nerozdílně (Karfíková, 2018).

### **Zelená karta**

Dokladem o pojištění vozidla je takzvaná **zelená karta**, což je jediný, mezinárodně uznávaný doklad, který potvrzuje existenci pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Povinností pojistitele je vydání zelené karty pojistníkovi, kde je uvedeno datum platnosti pojištění. Minimální platnost zelené karty je na dobu čtrnácti dnů a maximální na jeden rok (Kazda, 2016).

Zelená karta má platnost ve všech zemích Evropské Unie, Evropského hospodářského prostoru a ve státech, které jsou stanoveny vyhláškou Ministerstva financí 205/1999 Sb. Seznam daných států je také uveden na zadní straně zelené karty. Díky tomuto dokladu je řidiči daného vozidla umožněn vstup a provoz na území cizího státu bez toho, a nichž by muselo být hrazeno hraniční pojištění. Od 1. 1. 2009 zákon ukládá řidiči povinnost mít při jízdě vozidlem tuto kartu vždy u sebe. V případě, že při silniční kontrole řidič kartu ve vozidle nemá, hrozí mu sankce 1 500 Kč až 3 000 Kč (Česká kancelář pojistitelů, 2018).

### **Pojistné**

**Pojistné** je cena pojištění, tedy cena, za kterou je poskytována pojistná ochrana. Je to úplata za přenesení negativních finančních důsledků nahodilosti z pojištěného na pojistníka. Toto je stanoveno na dohodnuté pojistné období. Pokud není pojistné pojistníkem uhrazeno v předepsaném termínu, pojistitel telefonicky či elektronicky vyzve pojistníka k úhradě dlužného pojistného. Jestliže ani poté nebude pojistné uhrazeno, zasílá pojistitel pojistníkovi upomínku, ve které je uvedeno i datum zániku pojistné ochrany, pokud pojistné nebude uhrazeno. Pojistné je děleno na jednorázové a běžné. V případě jednorázového pojistného pojistník uhradí pojistné najednou na začátku pojistné doby, o běžné pojistné jde, pokud pojistník hradí pojistné pravidelně v rámci dohodnutých pojistných období (měsíc, čtvrtletí, rok).

Pojistitele si stanoví pojistné v takové výši, aby byl schopen pokrýt budoucí náklady na pojistná plnění, provozní a správní náklady, a také aby mohl tvořit příslušné technické rezervy (Ducháčková, 2015).

Velikost pojistného u pojištění odpovědnosti z provozu vozidla ovlivňuje spousta parametrů, avšak ty nejdůležitější z nich jsou objem motoru vozidla, trvalá adresa,

věk a bonifikace pojistníka (vysvětlení pojmu v kapitole 2.4 této práce). Dalšími parametry jsou např. počet sedadel ve vozidle, majitel vozu (FO, OSVČ) užití vozu (běžné, taxislužba), druh paliva a datum první registrace (Kazda, 2016).

### Hrazená újma

Pojištění odpovědnosti lze uzavřít u libovolného pojistitele, který obdržel licenci od ČNB k poskytování tohoto pojištění. Po uzavření pojistné smlouvy má pojištěný nárok na to, aby pojistitel za něho uhradil **újmu**, která vznikne provozem vozidla. Dle zákona o odpovědnosti z provozu vozidla § 6 má pojištěný právo na to, aby pojistitel za něho hradil způsobenou újmu na zdraví nebo usmrcení, škodu vzniklou poškozením, zničením nebo ztrátou věci, ušlý zisk a účelně vynaložené náklady spojené s právním zastoupením.

Pojistné plnění bude vyplaceno poškozenému z pojištění provozu vozidla, které způsobilo škodu (Karfíková, 2018). Pojistitel bude plnit v případě nehody či jiného poškození vozidla, avšak musí být splněno několik předpokladů, aby vznikl nárok na plnění. Základními předpoklady jsou:

- škodná událost vznikne v důsledku zavinění škůdce;
- škodná událost nastane v době trvání pojištění škůdce;
- škodná událost nastane na území České republiky nebo vybraných států, které jsou uvedené v prováděcí vyhlášce.

Ze zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla z § 7 vyplývají výluky z povinností pojistitele plnit. Pojistitel nebude hradit v případech, jako např.:

- pokud škodu utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena;
- pokud vznikla škoda na vozidle, jehož provozem byla škoda způsobena;
- pokud vznikla škoda na věcech přepravovaných vozidlem, jehož provozem byla škoda způsobena;
- věcnou škodu nebo ušlý zisk, který byl způsoben manželovi/manželce;
- újmu vzniklou provozem vozidla při teroristickém činu;
- v případě střetu vozidel, které vlastní tatáž osoba; a další.

### Pojistné plnění a jeho limit

**Pojistné plnění** je pojistitelem poskytnutá částka poškozenému, v případě, že nastala pojistná událost. Poškozený má právo uplatnit svůj nárok na pojistné plnění a pojistitel je povinen provést šetření škodné události bez zbytečného odkladu. Na toto

šetření má stanovenou lhůtu 3 měsíce. V této lhůtě je povinen pojistitel prověřit pojistnou událost, ukončit šetření a sdělit poškozenému výši pojistného plnění nebo podat vysvětlení zamítnutí pojistného plnění. V případě, že nastanou komplikace, s ukončením šetření, například pokud by Policie ČR případ stále prošetřovala, pojistitel tuto skutečnost poškozenému sdělí a lhůta šetření pojistné události se prodlouží. Pojistné plnění je splatné do 15 dnů od ukončení šetření. Škoda, která vznikla pojistnou událostí může být pojistitelem kompenzována v plné výši nebo jen z části, pokud má pojistitel s pojistníkem smlouvenou spoluúčast<sup>5</sup> (Kazda, 2016).

**Limitem pojistného plnění** se rozumí nejvyšší hranice plnění od pojistitele při vzniku jedné škodné události. Pro toto pojištění je zákonem o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, stanoven minimální limit pojistné ochrany, a to 35 000 000 Kč na každého zraněného nebo usmrceného a 35 000 000 Kč na majetkovou škodu pro všechny poškozené. V případě, že součet nároků poškozených je vyšší než sjednaný limit pojistného plnění, bude pojistné plnění každému poškozenému sníženo v příslušném poměru. Maximální limit pojistné ochrany není stanoven. Pojistitelé často nabízí také varianty pojistných limitů 50/50 mil. Kč, 70/70 mil. Kč, 100/100 mil. Kč a jiné (Kopecký, 2005).

Dle názoru autorky není dobré uzavírat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v nejnižším zákonném limitu, jelikož může nastat situace, kdy pojistná ochrana 35 mil. Kč není dostačující. Příkladem může být škoda způsobená na vozidle převážejícím velké množství cenného zboží nebo umělecké dílo. Tato škoda se může vyšplhat k desítkám až stovkám milionů korun. V případě, že vznikne škoda na zdraví s vážnými trvalými následky nebo k usmrcení, minimální limit by také nemusel být dostačující.

## **2.4 Pojištění odpovědnosti způsobené provozem vozidla**

Z výše uvedeného vyplývá, že pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je neživotním povinně smluvním pojištěním. Z hlediska času je většinou pojištění odpovědnosti z provozu vozidla uzavíráno na období jednoho roku s tím, že po roce je tato smlouva prodloužena na další pojistné období a nebo rovnou ukončena.

---

<sup>5</sup> Spoluúčastí se rozumí číselné nebo procentuální vyjádření podílu pojistníka na úhradě škody.

Uzavřít smlouvu o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je zákonnou povinností každého vlastníka motorového vozidla, které má technický průkaz a registrační značku. Avšak v zákoně o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla jsou uvedena vozidla, která tuto povinnost uzavření nemají. Těmito výjimkami jsou vozidla složek Integrovaného záchranného systému, vozidla, která jsou provozována Ministerstvem obrany, Ministerstvem vnitra a vozidla provozovaná jednotkami dobrovolných hasičských sborů. Těmto vozidlům je Ministerstvem financí vydána zelená karta, pokud zanikne důvod výjimky uzavření pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, zelenou kartu musí ministerstvu bez zbytečného odkladu vrátit (Kopecký, 2005).

Na pojistném trhu převažuje nabídka nad poptávkou, a proto se pojistitelé snaží odlišit od konkurence tím, že nabízejí individuální přístupy a různé varianty pojištění odpovědnosti z provozu vozidla dle specifik jednotlivých klientů. Toto provádí například pomocí široké škály **přípojištění**. Přípojištěním se rozumí rozšíření pojistné smlouvy povinného pojištění z provozu vozidla. Toto rozšíření záleží na každém pojistníkovi, zda si jej sjedná či nikoliv. Každý pojistitel nabízí různá přípojištění s vlastními pojistnými podmínkami. Mezi nejvyužívanější přípojištění patří **střet jedoucího vozidla se zvěří**. Díky tomuto přípojištění bude pojištěnému poskytnuta náhrada škody na vozidle, v případě, kdy došlo ke střetu se zvěří. Dalším, často využívaným přípojištěním, je **pojištění skel vozidla**. Pokud dojde k poškození skel na vozidle, bude tato škoda hrazena. Pojišťovny často nabízejí přípojištění pouze čelního skla, avšak dají se připojistit všechna skla na vozidle. **Úrazové pojištění řidiče** vozidla, v případě, kdy dojde ke zranění řidiče vozidla, který způsobil dopravní nehodu, pojišťovna bude hradit náhradu škody. Pojistit lze nejen úraz řidiče, ale také ostatní osoby jedoucí v tomto vozidle. **Pojištění proti živlu** kryje škody na vozidle, které byly způsobeny požárem, výbuchem, úderem blesku, krupobitím, vichřicí, záplavou, povodní, pádem stromu a dalšími živly.

Dalším přípojištěním jsou **asistenční služby**. Za asistenční službu je považována pomoc v nouzové situaci, která vznikla poruchou, pokusem o odcizení, vandalským poškozením nebo nehodou (Kopecký, 2005). V praxi to funguje tak, že pojistitelé mají uzavřenou smlouvu s některou ze společností, která poskytuje asistenční služby, a to nejen v ČR, ale také i v Evropě. Kontaktní údaje na asistenční službu bývají součástí pojistné smlouvy nebo jsou uvedeny na asistenční kartě.



Praktickým příkladem asistenční služby je například odtah nepojízdného vozidla či jeho oprava přímo na místě, zajištění náhradního ubytování do výše limitu stanoveného ve smlouvě nebo proplacení nákladů za cestu zpět do místa bydliště. Za asistenční služby je také považována finanční záloha v podobě půjčky na neočekávané výdaje (Kopecký, 2005).

Jelikož se jedná o připojištění k pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, nevzniká zde zákonná povinnost tato připojištění poskytovat. Proto má každý pojistitel nastavené své pojistné podmínky a každý své připojištění nabízí v různém rozsahu. Proto nelze přesně určit, který pojistitel na trhu nabízí lepší či horší pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Toto srovnání je velmi individuální a vždy záleží na požadavcích klienta. Tato problematika bude více probrána v praktické části práce.

**Bonifikace** je další zvláštností, ve které se jednotliví pojistitelé liší. Bonifikace znamená individuální úprava pojistného ve formě slevy nebo přirážky na základním pojistném. Kladná bonifikace je nazývána jako bonus. Tímto se rozumí zvýhodněné pojistné plnění nebo sleva na pojistném. Bonus je možné získat za bezeškodný průběh pojištění. Opakem bonusu je malus, což je přirážka na pojistném. Malus bude pojistníkovi udělen v případě, že dojde k pojistné události.

Každý z pojistitelů si sám stanoví podmínky pro uznávání bonusů a malusů ve svých pojistných podmínkách. Databázi o výši bonusu či malusu pojistníka vede od roku 2007 Česká kancelář pojistitelů. Díky této databázi je možné převádět bezeškodný průběh z jednoho pojistitele na druhého (ČAP, 2018).

**Tabulka 2.1 Bonifikace pojišťovny Kooperativy**

Stupeň bonus/malus	Rozhodná doba	Bonus	Malus
<b>B10</b>	120 měsíců (a více)	50 %	
<b>B9</b>	108 až 119 měsíců	45 %	
<b>B8</b>	96 až 107 měsíců	40 %	
<b>B7</b>	84 až 95 měsíců	35 %	
<b>B6</b>	72 až 83 měsíců	30 %	
<b>B5</b>	60 až 71 měsíců	25 %	
<b>B4</b>	48 až 59 měsíců	20 %	
<b>B3</b>	36 až 47 měsíců	15 %	
<b>B2</b>	24 až 35 měsíců	10 %	
<b>B1</b>	12 až 23 měsíců	5 %	
<b>S – základní stupeň</b>	0 až 11 měsíců	0 %	0 %
<b>M1</b>	-12 až -1 měsíců		10 %
<b>M2</b>	-24 až -13 měsíců		20 %
<b>M3</b>	-36 až -25 měsíců		30 %
<b>M4</b>	-48 až -37 měsíců		50 %
<b>M5</b>	-60 až -49 měsíců		80 %
<b>M6</b>	-61 měsíců (a více)		120 %

*Zdroj: Kooperativa pojišťovna (2018), vlastní zpracování*

V tabulce 2.1 lze vidět výše bonifikace dle rozhodné doby u pojišťovny Kooperativy a pro srovnání v tabulce 2.2 je ukázána bonifikace dle rozhodné doby od České podnikatelské pojišťovny. Tyto dvě různé bonifikace potvrzují, že každý z pojistitelů si ji stanoví dle svého uvážení.

Stupeň bonusu má Kooperativa i Česká podnikatelská pojišťovna stanovený stejně, liší se však ve stupni malusu. V druhém stupni malusu pojišťovna Kooperativa připočte pojistníkovi přírážku ve výši 20 %, kdežto Česká podnikatelská pojišťovna 30 % a v šestém stupni malusu, kde je rozhodná doba -61 měsíců a více, pojistník u pojišťovny Kooperativy dostane přírážku 120 %, avšak u České podnikatelské pojišťovny bude přírážka ve výši 150 %.

**Tabulka 2.2 Bonifikace České podnikatelské pojišťovny**

Stupeň bonus/malus	Rozhodná doba	Bonus	Malus
<b>B10</b>	120 měsíců (a více)	50 %	
<b>B9</b>	108 až 119 měsíců	45 %	
<b>B8</b>	96 až 107 měsíců	40 %	
<b>B7</b>	84 až 95 měsíců	35 %	
<b>B6</b>	72 až 83 měsíců	30 %	
<b>B5</b>	60 až 71 měsíců	25 %	
<b>B4</b>	48 až 59 měsíců	20 %	
<b>B3</b>	36 až 47 měsíců	15 %	
<b>B2</b>	24 až 35 měsíců	10 %	
<b>B1</b>	12 až 23 měsíců	5 %	
<b>S – základní stupeň</b>	0 až 11 měsíců	0 %	0 %
<b>M1</b>	-12 až -1 měsíců		10 %
<b>M2</b>	-24 až -13 měsíců		30 %
<b>M3</b>	-36 až -25 měsíců		50 %
<b>M4</b>	-48 až -37 měsíců		80 %
<b>M5</b>	-60 až -49 měsíců		110 %
<b>M6</b>	-61 měsíců (a více)		150 %

*Zdroj: Česká podnikatelská pojišťovna (2018), vlastní zpracování*

Autorka se domnívá, že z tohoto srovnání by někdo mohl tvrdit, že pojišťovna Kooperativa je více proklientská. Avšak aby bylo možné toto tvrzení potvrdit, je třeba jej podložit více argumenty, srovnání pouze jednoho parametru nemá dostatečnou vypovídající schopnost.

#### **2.4.1 Vznik, přerušení a zánik pojištění odpovědnosti z provozu vozidla**

Uzavřením pojistné smlouvy **vznikne** pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Touto smlouvou se pojištění odpovědnosti vztahuje na každou osobu, která bude řídit toto pojištěné vozidlo. Pojistná smlouva musí vždy obsahovat tyto předepsané znaky, a to určení smluvních stran (pojistitel a pojistník) a také údaje o pojištěném vozidle. Dále musí obsahovat limit pojistného plnění, výši pojistného, jeho splatnost, včetně způsobu jeho placení a dobu, po kterou je toto pojištění odpovědnosti z provozu vozidla platné (§ 3 zákona č. 168/1999 Sb., zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla).

Po uzavření pojistné smlouvy pojistitel vystaví pojistníkovi tzv. pojistku, pokud pojistná smlouva nebyla uzavřena písemně (toto lze pouze v případě, že je pojištění uzavřeno na méně než jeden rok), pojistka musí obsahovat číslo smlouvy, určení pojistitele a pojistníka, určení oprávněné osoby nebo způsobu, jakým bude určena,

výši pojistného, jeho splatnost a údaj, zda se jedná o pojištění běžné či jednorázové, pojistnou dobu a případně odchylná ujednání od pojistných podmínek. Pokud pojistná smlouva byla uzavřena písemnou formou, pak pojistka musí obsahovat jen číslo smlouvy, určení pojistitele a pojistníka, pojistnou událost a pojistné nebezpečí, určení oprávněné osoby nebo způsobu, jakým bude určena a pojistnou dobu.

Pokud v pojistné smlouvě bylo dohodnuto, tak pojištění odpovědnosti z provozu vozidla lze v průběhu jeho trvání **přerušit**, avšak v tomto případě pojistníkovi vzniká povinnost odevzdat orgánu evidence státní poznávací značku a osvědčení o registraci vozidla, a to ještě před tímto přerušením pojištění. Přerušení pojištění také může vzniknout z důvodu, že nedošlo k zaplacení pojistného. V době tohoto přerušení nevzniká pojistiteli povinnost hradit náhradu škody a zároveň pojistník není povinen platit pojistné.

**Zánik** pojištění odpovědnosti může vzniknout z několika důvodů, a to:

- uplynutím doby, po kterou bylo sjednáno toto pojištění;
- dohodou smluvních stran;
- nezaplacením pojistného;
- výpovědí ze strany pojistitele či pojistníka;
- odstoupením od smlouvy;
- změnou vlastníka vozidla (prodej, dědictví, právní nástupce);
- vyřazením tuzemského vozidla z evidence vozidel;
- smrtí pojištěné osoby nebo zániku pojištěné právnické osoby bez právního nástupce;
- ukončením fyzické existence vozidla (Kopecký, 2005).

Po zániku pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je pojistník povinen bez zbytečného odkladu odevzdat pojistiteli zelenou kartu, aby bylo zabráněno jejímu zneužití. Pokud si pojistník zažádá, pojistitel je povinen vydat pojistníkovi potvrzení o vrácení zelené karty, a to do patnácti dnů ode dne doručení pojistníkovy žádosti. Pojistník má dále právo požadovat po pojistiteli potvrzení o délce trvání pojištění a podrobnosti o jeho škodném průběhu, na vystavení těchto potvrzení má pojistitel také lhůtu patnácti dnů. (Kazda, 2016).

Aby byla zabezpečena funkčnost evidence pojistných smluv pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, je pojistitel povinen do jednoho měsíce od vzniku, přerušení nebo zrušení oznámit tuto změnu ČKP.

## 2.5 Havarijní pojištění

Rozdíl mezi pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla a havarijním pojištěním je ten, že havarijní pojištění si vlastník vozidla sjednává dobrovolně na základě své vlastní vůle, kdežto sjednání pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je jeho zákonná povinnost. Dalším rozdílem je krytí škod. Jak již bylo uvedeno, pojištění odpovědnosti z provozu vozidla kryje škody, které byly způsobeny třetí osobě. Z havarijního pojištění bude pojistníkovi uhrazena škoda, která vznikla na jeho vozidle. Pro lepší orientaci je uveden příklad: Pojistník zavinil autonehodu, nedal přednost v jízdě a narazil do vozidla jedoucího po hlavní cestě. Škoda vznikla na obou vozidlech, a také na dopravním značení. V tomto příkladu bude škoda na cizím vozidle a na dopravním značení hrazena z pojištění odpovědnosti z provozu a škoda, která vznikla pojistníkovi na jeho vozidle bude hrazena z havarijního pojištění.

Havarijní pojištění nepokrývá pouze škody na vozidle, které vznikly následkem nehody, ale i další rizika, jako jsou např.:

- odcizení vozidla;
- živelní události jako např. požár, povodeň, výbuch nebo krupobití;
- vandalismus a neoprávněné užití vozidla (ČAP, 2018).

Pojistitelé nabízejí i řadu dalších připojištění, autorka této práce se domnívá, že je vhodné mít i tato připojištění, především u nových aut. Mezi nabízená připojištění patří např. pojištění skel, úrazové pojištění osob ve vozidle, asistenční služby, pojištění zavazadel, a další. Tato připojištění lze sjednat pouze k vozidlu uvedenému v pojistné smlouvě, a to společnou pojistnou smlouvou. Doplnková pojištění nelze sjednat samostatně.

Cenu havarijního pojištění ovlivňuje, nejen značka a typ vozidla, ale také stáří vozidla, bonus či malus řidiče, způsob placení pojistného a dalším ovlivňujícím faktorem je i spoluúčast.

### 3 Účetní a daňové aspekty pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Třetí kapitola této diplomové práce je věnována účetním a daňovým aspektům v pojištění odpovědnosti vozidla, a to z pohledu pojistitele i pojistníka. V kapitole je probrána legislativa, kterou se musí řídit účetní jednotky, a také účetní závěrka pojišťoven.

Účetnictví pojišťoven se od účetnictví ostatních podnikatelských subjektů liší tím, že má svoji účetní osnovu se zvláštními účty pro technické rezervy, kde je majetek dělen na finanční umístění a ostatní majetek, odděleně je účtováno o životním a neživotním pojištění, a také je v účetnictví pojišťoven kladen velký důraz na analytickou evidenci.

#### 3.1 Účetní předpisy v pojišťovníctví

Všechny pojišťovny (tuzemské, z jiných členských států i ze třetích států), které mají na území ČR svoji pobočku, jsou brány jako subjekty veřejného zájmu, tudíž mají povinnost vést účetnictví podle zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví v návaznosti s vyhláškou č. 502/2002 Sb., a dále pro pojišťovny byly vydány České účetní standardy č. 201–223.

Nejdůležitějším zákonem všech účetních jednotek v České republice je **zákon č. 563/1991 Sb., o účetnictví**, ve znění pozdějších předpisů, který se skládá z devíti dílčích částí:

- Část první – Obecná ustanovení (§ 1 - § 8);
- Část druhá – Rozsah vedení účetnictví, účetní doklady, účetní zápisy a účetní knihy (§ 9 - § 17);
- Část třetí – Účetní závěrka (§ 18 - § 23b);
- Část čtvrtá – Způsoby oceňování (§ 24 - § 28);
- Část pátá – Inventarizace majetku a závazků (§ 29 - § 30);
- Část šestá – Úschova účetních záznamů (§ 31 - § 32);
- Část sedmá – Zpráva o platbách orgánům správy členského státu Evropské unie nebo třetí země (§ 32a - § 32e);
- Část osmá – Uvedení nefinančních informací (§ 32f - § 32i);
- Část devátá – Ustanovení společná, přechodná a závěrečná (§ 33 - § 38).

Každoročně dochází k řadě novel, které doplňují či upravují předešlé znění zákonů. Zde došlo k významné změně v roce 2016, a to provedením zákona č. 221/2015, Sb., kdy byla přijata směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/EU, kde byla řešena roční účetní závěrka a konsolidovaná účetní závěrka. Další rozsáhlá změna tohoto zákona nastala přijetím zákona č. 462/2016 Sb., s účinností od 1. ledna 2017. Tady došlo k úpravám přeměn obchodních korporací a také k novým dělením aktiv v účetní závěrce, a to na aktiva stálá a oběžná, toto členění má návaznost na IAS/IFRS.

Z tohoto zákona vyplývá, že pojišťovny jsou povinny vést účetnictví dle účetních zásad, a to tak, aby bylo průkazné, správné, úplné, srozumitelné, přehledné a trvalé. Průkazné účetnictví znamená, že všechny účetní záznamy jsou průkazné a v účetní jednotce byla provedena inventarizace, správné účetnictví neodporuje zákonu o účetnictví. Úplným účetnictvím se rozumí zaúčtování všech účetních případů do účetních knih v daném účetním období a také zhotovení účetní závěrky. Srozumitelné účetnictví je takové, které umožňuje jednotlivě nebo v souvislostech jednoznačně určit obsah účetních případů a trvalé účetnictví znamená, že veškeré účetní záznamy jsou uschovány na trvalých nosičích (Bokšová, 2010).

Dalším významným právním předpisem pro vedení účetnictví je **vyhláška č. 502/2002 Sb.**, která navazuje na zákon o účetnictví. Touto vyhláškou jsou prováděny některá ustanovení zákona, které se týkají pojišťoven. Vyhlaška rozvádí znění zákona a uvádí určité podrobnosti, je tudíž důležité s vyhláškou pracovat i přesto, že neobsahuje detailní postupy účtování. Tato vyhláška je především zaměřena na základní požadavky výstupů z účetnictví. V příloze vyhlášky je uveden přehled položek rozvahy, výkazu zisků a ztrát, přehled o změnách ve vlastním kapitálu a směrná účtová osnova pojišťoven (příloha č. 1).

Dle zákona o účetnictví Ministerstvo financí ČR vydalo **České účetní standardy**. Tyto stanovují nejdetailnější účetní metody a postupy účtování. Bylo vydáno celkem 23 účetních standardů.

Vzhledem k tomu, že Česká republika přijala **mezinárodní standardy účetního výkaznictví** (IFRS, později IAS), jsou i tyto předpisy brány jako základní normy českého účetnictví. Díky těmto normám jsou účetní závěrky sestavené dle IFRS kvalitní a obsahují srovnatelné informace pro uživatele těchto závěrek. Oblast pojišťovnictví je řešena v IFRS 4. Cílem tohoto standardu je zlepšení účtování

pojistných smluv z pohledu pojišťovatelů a vyžadování zveřejňování informací o pojistných smlouvách.

V **zákoně o pojišťovnictví** je vymezeno postavení pojišťovny. Dle občanského zákoníku pojišťovnou na území České republiky může být pouze akciová společnost nebo družstvo. Specifikem akciových společností, jako pojišťoven, je to, že základní kapitál zde může být tvořen pouze peněžitými vklady, které však musí být splaceny ještě před podáním žádosti o udělení povolení k pojišťovací činnosti. Výše tohoto základního kapitálu se liší podle odvětví životního a neživotního pojištění. V případě, že pojišťovna poskytuje životní pojištění, její minimální základní kapitál musí být ve výši 105 000 000 Kč. U neživotního pojištění se minimální hodnota základního kapitálu pohybuje v rozmezí od 70 000 000 Kč do 200 000 000 Kč, tyto hodnoty se odvíjí dle odvětví neživotního pojištění.

### 3.2 Účetní závěrka pojišťoven

Účetnictví pojišťoven se od účetnictví ostatních podnikatelských subjektů liší tím, že má svoji účetní osnovu se zvláštními účty pro technické rezervy, majetek je zde dělen na finanční umístění a ostatní majetek, odděleně je účtováno o životním a neživotním pojištění. Dalším specifikem v účetnictví pojišťoven je častý časový nesoulad mezi přijetím pojistného a pojistnou událostí, přesah cizích zdrojů krytí v rozvaze, a to, že se ve sféře pojišťovnictví nachází velké bariéry při vstupu do podnikání. Toto všechno má za následek, že účetní závěrka pojišťoven má řadu odlišností a stává se z ní velmi složitá činnost, ke které jsou používány různé statistické metody.

#### Účetní závěrka a její audit

Sestavování účetní závěrky je povinností každé účetní jednotky, pojišťovny tudíž nejsou výjimkou ba naopak, platí pro ně zvláštní ustanovení. Pojišťovny musí sestavovat účetní závěrku v plném rozsahu. Ta obsahuje rozvahu, výkaz zisku a ztráty, přílohu a přehled o změnách vlastního kapitálu (Bokšová, 2010)

**Rozvaha** obsahuje uspořádání aktiv a pasiv. V příloze č. 1 vyhlášky č. 502/2002, Sb. je uvedeno označení položek a jejich uspořádání. Tato rozvaha je znázorněna v příloze č. 1 této práce.

Ve **výkazu zisku a ztráty** jsou, jako u ostatních účetních jednotek, uspořádány položky nákladů a výnosů. Rozdíl spočívá v tom, že tento výkaz je pro pojišťovny



členěn na technický účet k neživotnímu pojištění, technický účet k životnímu pojištění a netechnický účet.

V **příloze** účetní závěrky pojišťoven jsou vysvětleny údaje, které jsou obsaženy v rozvaze a výkazu zisku a ztráty. Příloha podává informace o pojišťovně a o účetních metodách, které používá. Také obsahuje informace o způsobu odpisování a oceňování majetku.

**Přehled o změnách vlastního kapitálu** podává podrobné informace o jednotlivých složkách vlastního kapitálu pojišťovny ve sledovaném období. Obsahuje počáteční stav kapitálu, jeho změny a stav na konci účetního období (Bokšová, 2010).

Zákon o účetnictví ukládá pojišťovnám povinnost **auditovat** svoji účetní závěrku. Auditora nebo auditorskou společnost si každá pojišťovna může zvolit, dle svého rozhodnutí, avšak má povinnost oznámit tento výběr ČNB. V případě, že ČNB do 30 dnů ode dne oznámení tento výběr neodmítla, má se za to, že souhlasí a auditor může provést audit.

Pokud ČNB zjistí nedostatky ve zprávě auditora, může rozhodnout o provedení mimořádného auditu. Nyní však auditora vybere sama ČNB a veškeré náklady spojené s mimořádným auditem obstarává taktéž ČNB a jestliže se potvrdí důvody, pro které ČNB zpochybnila správnost původního auditu, tyto náklady na mimořádný audit uhradí auditor, který provedl audit původní.

Účetní závěrka je u tuzemských pojišťoven schvalována valnou hromadou, případně členskou schůzí. Toto schválení musí být provedeno do čtyř měsíců od posledního dne účetního období, ze kterého je účetní závěrka schvalována. Takto schválenou účetní závěrku společně s výroční zprávou musí pojišťovna předložit ČNB.

Další povinností pojišťoven je zveřejnění výroční zprávy, která mimo jiné obsahuje schválenou účetní závěrku a zprávu auditora (Huleš, 2018).

### 3.3 Účetní případy související s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla

V této části kapitoly jsou uvedeny typické účetní případy, které souvisí s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla, a to z pohledu pojistitele i z pohledu pojistníka. Je zde přihlédnuto i k daňovým aspektům této problematiky. Pojistitelem je pojišťovna, která obdržela povolení k pojišťovací činnosti od ČNB a pojistníkem je podnikatelka, která vede podvojný účetnictví. Vozidlo bylo vloženo do podnikání. Pro jednodušší orientaci v uvedených účtových předkontacích je v příloze č. 2 uveden účtový rozvrh pro pojišťovny na rok 2019.

V souvislosti s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla pojistníka, který vložil vozidlo do podnikání, je důležité zmínit, že je povinen se přihlásit jako plátcе silniční daně, ta je blíže popsána v kapitole 3.3.1.

#### Přijaté pojistné

*Pojistitel uzavřel dne 1. 7. 2018 s pojistníkem pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na období jednoho roku, tj. do 30. 6. 2019, přičemž předepsané pojistné činilo 10 000 Kč. Toto pojistné bylo pojistníkem zapláceno na běžný účet pojišťovny ke dni podpisu smlouvy.*

V tabulce 3.1. je uvedena předkontace tohoto účetního případu z pohledu pojistitele. Lze v ní vidět, že pojistitel nejdříve předepsal pojistné pojistníkovi, který toto předepsané pojistné následně uhradil. Tímto vzniká pojistiteli výnos. Vzhledem k tomu, že jednou z nejdůležitějších účetních zásad je aktuální princip, který říká, že náklady a výnosy jsou účtovány do účetního období, se kterým věcně a časově souvisí, je nutné toto přijaté předepsané pojistné časově rozlišit, a to pomocí účtu 441 - rezerva na nezasloužené pojistné a účtu 505 - tvorba rezervy na nezasloužené pojistné. V tomto případě 50 % zaplaceného pojistného, tedy 5 000 Kč, spadá do účetního období 2018 a zbylých 50 % do období 2019. Účtování časového rozlišení v roce 2019 je uvedeno v tabulce 3.2, v tomto roce bude vyrušeno časové rozlišení na účtu 441 a čerpána rezerva na nezasloužené pojistné pomocí účtu 605.

**Tabulka 3.1 Přijaté pojistné v roce 2018 - pojistitel**

Č.	Text	Kč	MD	DAL
1.	Předpis pojistného	10 000	301	601
2.	Úhrada pojistného	10 000	235	301
3.	Tvorba rezervy na nezasloužené pojistné	5 000	505	441

Zdroj: Vlastní zpracování

**Tabulka 3.2 Přijaté pojistné v roce 2019 – pojistitel**

Č.	Text	Kč	MD	DAL
1.	Čerpání rezervy na nezasloužené pojistné	5 000	441	605

Zdroj: Vlastní zpracování

Účtování tohoto účetního případu ze strany pojistníka v roce 2018 bude obdobné jako u pojistitele, avšak pojistníkovi nevznikne výnos, ale daňově uznatelný náklad. Toto znázorňuje tabulka 3.4. I v tomto případě je nutné časové rozlišení, tudíž 5 000 Kč pojistník zaúčtuje do roku 2018 a 5 000 Kč bude zaúčtováno do období 2019. Toto je znázorněno v tabulce 3.4.

**Tabulka 3.3 Placené pojistné v roce 2018 - pojistník**

Č.	Text	Kč	MD	DAL
1.	Předpis pojistného	10 000	548	379
2.	Úhrada pojistného	10 000	379	221
3.	Časové rozlišení předepsaného pojistného	5 000	381	548

Zdroj: Vlastní zpracování

**Tabulka 3.4 Časové rozlišení pojistného v roce 2019 - pojistník**

Č.	Text	Kč	MD	DAL
1.	Časové rozlišení předepsaného pojistného	5 000	548	381

Zdroj: Vlastní zpracování

V praxi se může stát, že se pojistník opozdí s úhradou předepsaného pojistného, v tomto případě má pojistitel právo po něm požadovat penále z prodlení, což pro pojistitele znamená výnos. Účtování penále z prodlení ze strany pojistitele je uvedeno v tabulce 3.5. Na straně pojistníka tato situace znamená, vznik daňově uznatelného nákladu, toto je uvedeno v tabulce 3.6.

**Tabulka 3.5 Penále z prodlení – pojistitel**

Č.	Text	Kč	MD	DAL
1.	Předpis penále z prodlení	100	308	647

Zdroj: Vlastní zpracování

**Tabulka 3.6 Penále z prodlení – pojistník**

Č.	Text	Kč	MD	DAL
1.	Předpis penále z prodlení	100	545	379

Zdroj: Vlastní zpracování

### Vrácení předepsaného pojistného

Častým účetním případem v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla také bývá vrácení předepsaného pojistného. Tento účetní případ zní: *předepsané pojistné za pojištění odpovědnosti z provozu vozidla od 1. 1. 2018 činilo 12 000 Kč na období jednoho roku. Toto pojistné bylo pojistníkem zapláceno v plné výši na běžný účet pojistitele. Dne 13. 8. 2018 pojistník pojistiteli oznámil, že své vozidlo prodal. Účtování o tomto případě ze strany pojistitele je uvedeno v tabulce 3.7.*

Pojistitel nejdříve předepsal pojistníkovi pojistné ve výši 12 000 Kč, platbu od pojistníka obdržel na svůj běžný účet. Tímto pojistiteli vznikl výnos ve výši 12 000 Kč. Když pojistník prodal své vozidlo, pojistná smlouva zaniká a pojistitel je povinen vrátit pojistníkovi pojistné, tzv. nespotřebované pojistné. Tato situace však platí pouze u běžného pojistného, což pojištění odpovědnosti z provozu vozidla splňuje. Kdyby se jednalo o jednorázové pojistné, pojistník by neměl na vrácení nespotřebovaného pojistného nárok. Výpočet nespotřebovaného pojistného se zjistí vydělením předepsaného pojistného a pojistnou dobou ( $12\,000 : 12 = 1\,000$ ), tímto bylo zjištěno pojistné na 1 měsíc. Nyní se tato částka vynásobí počtem měsíců, po které byla smlouva platná (leden až srpen), tedy 8 měsíců ( $1\,000 \times 8 = 8\,000$ ). A právě zbylé 4 000 Kč, které chybí do zaplacených 12 000 Kč jsou nespotřebované pojistné. O tyto 4 000 Kč musí pojistitel ponížit svůj výnos a vrátit tyto peníze pojistníkovi.

**Tabulka 3.7 Vrácení předepsaného pojistného – pojistitel**

Č.	Text	Kč	MD	DAL
1.	Předpis pojistného	12 000	301	601
2.	Úhrada pojistného na BÚ	12 000	235	301
3.	Storno předpisu pojistného	4 000	601	301
4.	Předpis závazku vůči pojistníkovi ve výši nespotřebovaného pojistného	4 000	301	331
5.	Vratka nespotřebovaného pojistného pojistníkovi	4 000	331	235

Zdroj: Vlastní zpracování

Z pohledu pojistníka tato situace bude opačná. Předepsané pojistné ve výši 12 000 Kč, které uhradil pojistník pojistiteli, znamená daňově uznatelný náklad. O tomto pojistník bude účtovat na účet 548 – ostatní provozní náklady. Předpisem vrácení nespotřebovaného pojistného vznikne pojistníkovi pohledávka vůči pojistiteli a provozní výnos. Pohledávka pojistníka bude zaplacená úhradou nespotřebovaného pojistného od pojistitele, předkontace jsou uvedeny v tabulce 3.8.

**Tabulka 3.8 Vrácení předepsaného pojistného – pojistník**

Č.	Text	Kč	MD	DAL
1.	Předpis pojistného	12 000	548	379
2.	Úhrada pojistného na BÚ	12 000	379	221
3.	Předpis pohledávky vůči pojistiteli ve výši nespotřebovaného pojistného	4 000	378	648
4.	Vratka nespotřebovaného pojistného od pojistitele	4 000	221	378

Zdroj: Vlastní zpracování

## Pojistné plnění

Další situací, která v praxi nastává je pojistná událost, respektive pojistné plnění. *Pojistiteli byla nahlášena škoda z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, pojištěného ve výši 150 000 Kč. Pojistitel tuto škodu uznal v plné výši a vyplatil poškozenému náhradu škody převodem z účtu.*

Účtování na straně pojistitele je uvedeno v tabulce 3.9. Tato situace pro pojistitele znamená náklad, který je daňově uznatelný, proto bude účtovat na účet 501 – náklady na pojistná plnění. Souvztažně s tímto nákladem pojistiteli vzniká závazek vůči poškozenému. Tento závazek bude uhrazen zaplacením pojistného plnění poškozenému.

**Tabulka 3.9 Pojistné plnění – pojistitel**

Č.	Text	Kč	MD	DAL
1.	Uznání závazku pojistitele z pojistné události	150 000	501	331
2.	Úhrada pojistného plnění	150 000	331	235

Zdroj: Vlastní zpracování

Pokud pojistníkovi, který vede podvojný účetnictví, byla způsobena škoda na jeho vozidle, stává se tímto poškozenou osobou. Pojistné plnění, na které má nárok bude žádat u pojistitele, který převzal odpovědnost za pojištěného, který způsobil škodu. Toto pojistné plnění pro poškozeného znamená výnos a pohledávka vůči pojistiteli bude vyrušena přijetím platby pojistného plnění. Předkontace na straně poškozeného je uvedena v tabulce 3.10.

**Tabulka 3.10 Pojistné plnění – poškozený**

Č.	Text	Kč	MD	DAL
1.	Uznání závazku pojistitele z pojistné události	150 000	378	648
2.	Úhrada pojistného plnění	150 000	221	378

Zdroj: Vlastní zpracování

### Provize pojišťovacímu zprostředkovateli

Z pohledu pojistitele může nastat taková situace, kdy je pojištění prodáváno pomocí pojišťovacího zprostředkovatele. Pokud tento pojišťovací zprostředkovatel uzavře s pojistníkem pojistnou smlouvu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, náleží mu od pojistitele provize. Pojistiteli vzniká závazek vůči pojišťovacímu zprostředkovateli a daňově uznatelný náklad. Úhradou provize uhradí svůj závazek. Účtování tohoto příkladu je uvedeno v tabulce 3.11, ve které je účtováno o výplatě pojišťovacímu zprostředkovateli ve výši 800 Kč.

**Tabulka 3.11 Výplata provize pojišťovacímu zprostředkovateli pojistitelem**

Č.	Text	Kč	MD	DAL
1.	Vyúčtování provize pojišťovacímu zprostředkovateli	800	511	332
2.	Úhrada provize	800	332	235

Zdroj: Vlastní zpracování

V kapitole 3.3 byly popsány základní účetní případy, v praxi však může nastat spousta dalších. Například financování vozidla pomocí leasingu nebo nezapsání vozidla do majetku podniku a jeho částečné využívání pro soukromé účely. V těchto situacích by bylo účtováno jinak.

### 3.3.1 Silniční daň

Obecně lze daně dělit na daně přímé a nepřímé, silniční daň je řazena mezi daně přímé, jelikož poplatník je zároveň i plátcem daně (Nobes, 2016/17). Dle § 2 zákona č. 16/1993 Sb., zákon o dani silniční jsou **předmětem silniční daně** motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, která jsou registrována či provozována na území České republiky. Tato vozidla musí být používána poplatníkem daně z příjmů právnických nebo fyzických osob k činnosti, ze které této osobě plynou příjmy z podnikání. Naopak předmětem této daně nejsou speciální pásové automobily, zemědělské nebo lesnické traktory a vozidla, kterým byla přidělena zvláštní registrační značka. Od silniční daně jsou osvobozena vozidla, která patří do kategorie L, vozidla zabezpečující vnitrostátní linkovou přepravu osob, dále vozidla civilní obrany a bezpečnostních sborů, dobrovolných hasičů, horské záchranné služby, a další.

**Poplatníkem silniční daně**, dle § 4 zákona č. 16/1993 Sb., zákon o dani silniční, je fyzická nebo právnická osoba, která je zapsána v technickém průkazu vozidla jako provozovatel. Poplatníkem může být také zaměstnavatel, který svému zaměstnanci, který používá osobní automobil, proplácí cestovní náhrady. U osobních automobilů tvoří **základ daně** zdvihový objem motoru v cm<sup>3</sup>, u nákladních automobilů je základ daně tvořen součtem největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav na návěsu, toto je uvedeno v § 5 zákona č. 16/1993 Sb., zákon o dani silniční.

Z tohoto základu daně je pak počítána **sazba daně**. Ta je v zákoně o silniční dani uvedena v § 6. Roční sazba této daně, dle zdvihového objemu, se pohybuje od 1 200 Kč do 4 200 Kč. U vozidel, které jsou používány k provozu zemědělské činnosti, je sazba daně ponížena o 25 %. Dále je sazba daně snižována o 48 %, pokud byla první registrace vozidla do 36 kalendářních, o 40 % po dobu dalších 36 měsíců a dále o dalších 25 % po dobu dalších 36 měsíců. Naopak sazba daně je zvyšována o 25 % u vozidel, která byla poprvé registrována do 31. 12. 1989. **Zdaňovacím obdobím** je kalendářní rok. Silniční daň je placena pomocí záloh, ty jsou splatné 15.4., 15.7., 15.10. a 15.12. daného roku. Výše zálohy se vypočte jako polovina

příslušné roční sazby daně za každý kalendářní měsíc, ve kterém u vozidla byla daňová povinnost platit silniční daň.

**Daňové přiznání** podává poplatník do 31. ledna následujícího roku, do tohoto termínu je i splatnost daně silniční daně. Toto platí i pro poplatníky, kterým daňové přiznání zpracovává daňový poradce (Zákon č. 16/1993 Sb., zákon o dani silniční).

**Tabulka 3.12 Silniční daň**

Č.	Text	MD	DAL
1.	Úhrada zálohy na silniční daň (15.4.)	345	221
2.	Úhrada zálohy na silniční daň (15.7.)	345	221
3.	Úhrada zálohy na silniční daň (15.10.)	345	221
4.	Úhrada zálohy na silniční daň (15.12.)	345	221
5.	Předpis silniční daně	531	345

*Zdroj: Vlastní zpracování*

Z pohledu podvojného účetnictví je o silniční dani účtováno v průběhu roku, a to v podobě záloh. Na konci účetního období je zaúčtován její předpis, který pro podnikatele znamená daňově uznatelný náklad. Předkontace předpisu a záloh silniční daně jsou uvedeny v tabulce 3.12.



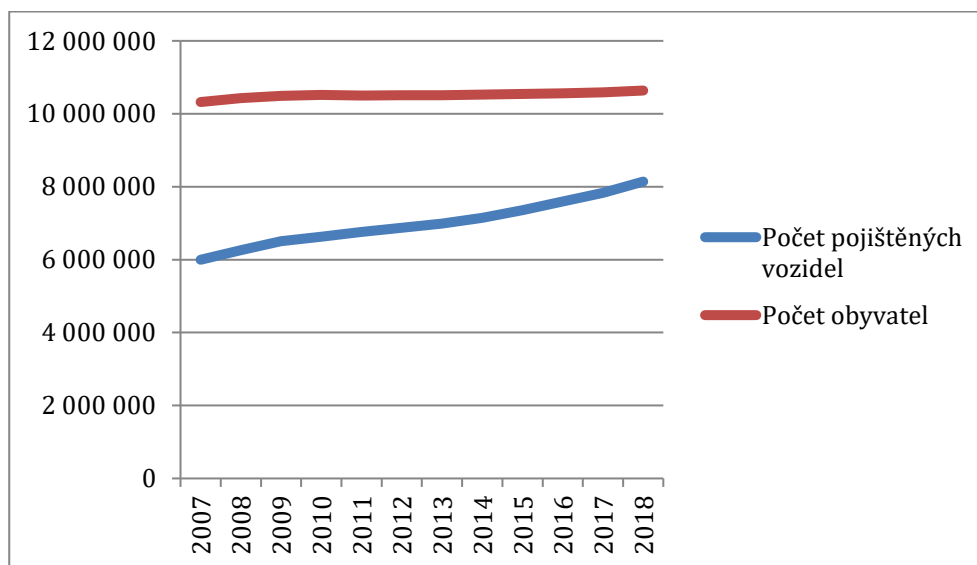
## 4 Analýza českého trhu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

V kapitole číslo čtyři je analyzován vývoj pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a současná situace pojistného trhu v ČR. Dále je charakterizován subjekt, pro který bude vybíráno optimální řešení a v poslední části této kapitoly jsou charakterizovány vybraní pojistitelé včetně popisu jejich produktů, které byly vybrány ke komparaci, tato komparace je provedena v 5. kapitole práce.

### 4.1 Vývoj pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v ČR

Jak již bylo výše uvedeno, pojištění odpovědnosti z provozu vozidla má dlouholetou historii, která souvisí nejen s legislativními změnami, ale také s vývojem pojištěných vozidel. V grafu 4.1 je uveden vývoj počtu pojištěných vozidel, resp. pojistných smluv, a také vývoj počtu obyvatel v ČR v letech 2007–2018.

**Graf 4.1 Vývoj počtu pojištěných vozidel a vývoj počtu obyvatel v ČR v letech 2007–2018**

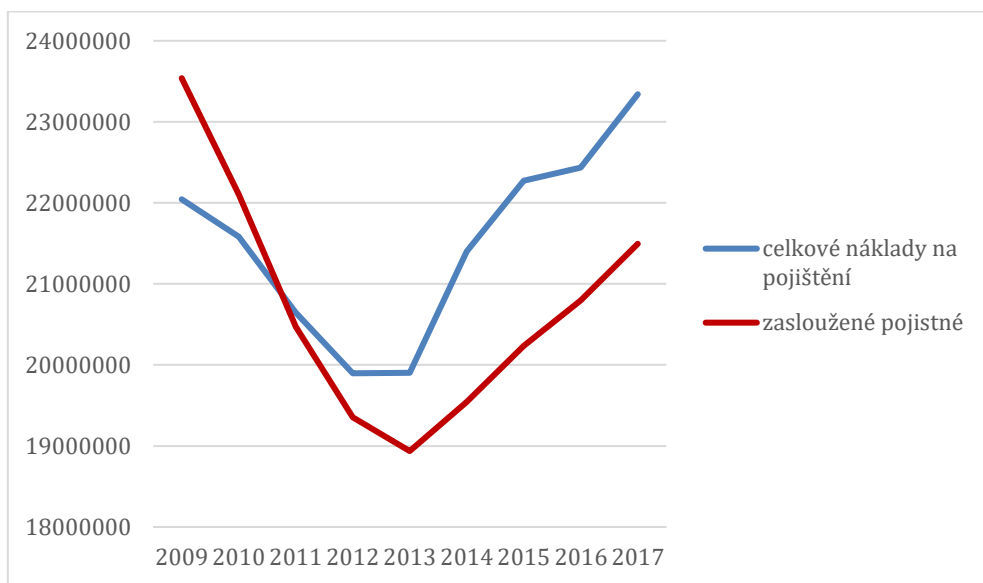


*Zdroj: Česká kancelář pojistitelů (2018); Český statistický úřad (2018), vlastní zpracování*

Jak lze v grafu 4.1 vidět, tak od roku 2007 má počet pojištěných vozidel i počet obyvatel v ČR rostoucí tendenci, tímto se zvýšila i pravděpodobnost vzniku škody, a proto by mělo dojít k nárůstu vzniklých škod a k celkovým nákladům pojistitelů. Toto tvrzení potvrzuje graf 4.2. Tempo růstu pojištěných vozidel a počtu obyvatel ČR však není přímo úměrný. Počet pojištěných vozidel za posledních 11 let vzrostl téměř o 36 % (v roce 2007 bylo pojištěno 5 997 461 vozidel, v roce 2018 8 141 406 vozidel)

a počet obyvatel mezi těmito roky byl navýšen jen o 3 % (v roce 2007 v České republice bylo 10 322 689 obyvatel a v roce 2018 10 637 794). Toto je zapříčiněno tím, že v dnešní době není nic neobvyklého, když má téměř každý člen domácnosti své vozidlo, za tento nárůst ale především mohou podnikatelské subjekty, které ke své činnosti využívají několik desítek či stovek vozidel.

**Graf 4.2 Vývoj celkových nákladů na pojištění a zaslouženého pojistného v letech 2009-2017**



*Zdroj: Česká asociace pojistitelů (2018), vlastní zpracování*

Jak již bylo výše naznačeno, tak od roku 2013 opravdu dochází k nárůstu celkových nákladů pojistitelů za pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Z grafu 4.2 lze také vidět ekonomické hledisko pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Toto pojištění je od roku 2011 pro pojistitele ztrátové, jelikož náklady spojené s poskytováním pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (především vyplacení pojistného plnění) převyšují zasloužené pojistné, což představuje pojistné vybrané od pojistníků. Proto dochází ke každoročnímu navyšování pojistného, které u pojistníků není oblíbené.

## 4.2 Pojistný trh v České republice

V ČR existuje třináct pojistitelů, kteří mají oprávnění poskytovat na území České republiky pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. V níže uvedené tabulce 4.1 je uveden abecední seznam pojistitelů, kteří figurují na českém trhu a kolik vozidel u nich bylo pojištěno k 31. 12. 2018.

**Tabulka 4.1 Seznam pojistitelů a počet pojištěných vozidel k 31. 12. 2018**

Pojišťovna	Počet vozidel
Allianz pojišťovna	908 634
AXA pojišťovna	358 628
Česká podnikatelská pojišťovna	1 284 622
Česká pojišťovna	1 758 312
ČSOB pojišťovna	660 539
Direct pojišťovna	293 448
Generali pojišťovna	671 016
Hasičská vzájemná pojišťovna	55 336
Kooperativa pojišťovna	1 530 074
První klubová	4 159
Slavia pojišťovna	147 471
Uniq pojišťovna	467 749
Pojišťovna VZP	1 418
<b>Celkem</b>	<b>8 141 406</b>

*Zdroj: Česká kancelář pojistitelů (2018), vlastní zpracování*

Tabulka 4.1 ukazuje, že největší počet pojištěných vozidel měla Česká pojišťovna a hned za ní následovala pojišťovna Kooperativa. Pojišťovna VZP má oproti ostatním pojišťovnám zanedbatelné množství pojištěných automobilů, ale důvodem tohoto nepoměru je to, že tato pojišťovna vznikla teprve v listopadu 2017, tudíž ještě nemá vybudovanou dostatečně velkou klientelu.

Jelikož nejdůležitějším aspektem výběru pojistitele pro podnikatelku, která je charakterizována v kapitole číslo 4.3 této diplomové práce, je jeho velikost a četnost poboček. Podnikatelka požaduje, aby v blízkosti jejího bydliště byla minimálně jedna pobočka pojistitele, tedy aby pojistitel měl svoji pobočku buď v Šumperku nebo v Zábřehu na Moravě. Bylo vybráno šest pojistitelů, kteří měli za rok 2018 největší podíl na trhu dle pojištěných vozidel. Jedná se tedy o tyto pojistitele:

- Česká pojišťovna, a.s. (dále jen ČP);
- Kooperativa pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group (dále jen Kooperativa);
- Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group (dále jen ČPP);
- Allianz pojišťovna, a.s. (dále jen Allianz);
- Generali pojišťovna, a.s. (dále jen Generali);
- ČSOB pojišťovna, a.s. (dále jen ČSOB).

V dalších částech čtvrté kapitoly jsou popsány produkty vybraných pojistitelů, které v rámci pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nabízejí. Z těchto produktů pak bude následně hledáno optimální řešení pro vybranou podnikatelku.

### 4.3 Charakteristika podnikatelky

Podnikatelka, pro kterou bude vybíráno optimální řešení, je paní Michaela narozena 6. 12. 1994, která má živnostenské oprávnění k podnikání od roku 2015. Paní Michaela pracuje v cukrářském průmyslu. Zabývá se pečením zákusků a dortů, v rámci zakázkové výroby. Její sídlo podnikání je v malé obci na Šumpersku, konkrétně se jedná o obec Bohdíkov.

Jelikož je o její zákusky čím dál větší zájem, rozhodla se svým zákazníkům poskytnout službu dovozu objednané zakázky do domu. K této službě bude potřebovat osobní automobil, ale protože nedisponuje velkým množstvím finančních prostředků, pořídila si starší automobil v autobazaru. Jedná se o osobní automobil Škoda Octavia kombi, 1,6 TDI, parametry vozidla jsou:

- maximální výkon motoru: 66 kW;
- zdvihový objem motoru: 1598 ccm;
- hmotnost vozidla: 1892 kg;
- první registrace v České republice: 2. 6. 2015;
- palivo: nafta;
- kupní cena vozidla: 250 000 Kč.

Vzhledem ke koupi nového vozidla podnikatelka potřebuje zřídit pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Paní Michaela požaduje co nejvýhodnější pojištění za co nejnižší roční pojistné, toto pojistné si přeje platit jedenkrát ročně. Limit pojistného plnění je pro podnikatelku důležitým kritériem ve výběru pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Vzhledem k tomu, že se stále zvyšuje počet vozidel na pozemních komunikacích, roste pravděpodobnost možnosti vzniku dopravní nehody, tudíž požaduje, aby limit pojistného plnění pro případ škody na zdraví i pro případ škody na majetku byl nastaven na 50 milionů Kč, pokud tento limit nebude v nabídce pojistitele, bude vybrán první vyšší limit. Dalším kritériem, které ovlivní podnikatelčin výběr pojištění je počet možných připojištění, které jsou nabízeny k základní variantě pojištění odpovědnosti z provozu vozidla vybraných pojistitelů.

Jelikož podnikatelka provozuje svoji činnost v oblasti, kde je spousta lesů a luk a má dřívější zkušenosti se střetem se zvířeti jako soukromá osoba, požaduje připojištění střetu se zvířetem. Dále si přeje připojistit skla na vozidle. Podnikatelka doposud nevlastnila žádné vozidlo, tudíž nemá žádný bonus ani malus.

Nabídky pojištění odpovědnosti, jejichž kalkulace jsou uvedeny v příloze č. 3, tabulka 1-6, vytvořil konkrétní pojišťovací zprostředkovatel.

#### 4.4 Popis produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla od České pojišťovny

ČP v rámci pojištění odpovědnosti nabízí 6 variant. Jednotlivé varianty se od sebe liší především výší limitů pojistného plnění, další rozdílností je rozsah služeb zahrnutý v jednotlivých variantách, toto je znázorněno v tabulce 4.2.

**Tabulka 4.2 Limity a poskytnuté služby jednotlivých variant produktu České pojišťovny**

Pojištění	Comfort	Exclusive	Standard	Start	TOP
<b>Limity plnění (v Kč) – škoda na zdraví a majetku</b>	150/150 mil.	100/100 mil.	50/50 mil.	35/35 mil.	1/1 mld.
<b>Bez povinnosti</b>	Ano	Ano	Ano	Ano	Ne
<b>Právní ochrana</b>	20 000 Kč	20 000 Kč	10 000 Kč	10 000 Kč	Ne
<b>Asistence Pohoda</b>	Super	Speciál	Klasik	Ne	Ne
<b>Úrazové pojištění</b>	Omezený rozsah	Omezený rozsah	Řidiče	Ne	Ne
<b>První škoda bez vlivu na bonus</b>	Ano	Ne	Ne	Ne	Ne
<b>Garance ceny na 3 roky</b>	Ano	Ne	Ne	Ne	Ne
<b>Roční pojistné</b>	10 049 Kč	9 449 Kč	8 951 Kč	8 772 Kč	10 848 Kč

*Zdroj: Kalkulace zprostředkovatele (2019), vlastní zpracování*

Varianta **Comfort** nabízí limit pojistného plnění ve výši 150 mil. Kč za škodu na majetku a zdraví. Součástí této varianty je služba Bez povinnosti. Tato služba zahrnuje odtah vozidla po nehodě do vzdálenosti 500 km, zapůjčení náhradního vozidla a vyřízení škody s cizí pojišťovnou. Dále obsahuje právní ochranu při řešení škodní události ve výši 20 000 Kč. Asistence Pohoda Super zahrnuje tato pojistná nebezpečí: havárii, vandalismus nebo odcizení části vozidla, porucha, odcizení celého vozidla, živelní událost, poškození vozidla zvířetem, zamrznutí pohonných hmot, zámků, ruční brzdy, rozvodů vzduchu, vybití akumulátoru, ztráta, zabouchnutí nebo zalomení klíčů, zlomení spínací skříňky, záměna pohonných hmot, nedostatek

pohonných hmot, defekt pneumatiky. Úrazové pojištění řidiče a ostatních cestujících ve vozidle s pojistnými částkami pro smrt úrazem 100 000 Kč a pro trvalé následky úrazu 200 000 Kč, toto pojištění se však nevztahuje na dobu nezbytného léčení úrazu. Dále zahrnuje první škodu bez vlivu na bonus, což znamená, že první zaviněná škoda nemá vliv na výši dosaženého bonusu pojistníka a také zahrnuje garanci ceny na 3 roky, což znamená, že cena pojištění nebude po dobu 3 let pojišťovnou navyšována. Roční pojistné této varianty činí 10 049 Kč.

Varianta **Exclusive** s limity pojistného plnění 100 mil. Kč za škodu na zdraví a majetku. Součástí této varianty je služba Bez povinnosti, právní ochrana při řešení škodní události ve výši 20 000 Kč. Asistence Pohoda Special obsahuje téměř stejná pojistná nebezpečí jako varianta asistence Pohoda Special, a však zde není zahrnuto nebezpečí zamrznutí pohonných hmot, zámků, ruční brzdy, rozvodů vzduchu, záměna a nedostatek pohonných hmot. Úrazové pojištění řidiče a ostatních cestujících ve vozidle s pojistnými částkami pro smrt úrazem 100 000 Kč a pro trvalé následky úrazu 200 000 Kč, toto pojištění se však nevztahuje na dobu nezbytného léčení úrazu. Tato varianta neobsahuje službu první škody bez vlivu na bonus a garanci ceny na 3 roky. Roční pojistné v této variantě činí 9 449 Kč.

Verze **Standard** s limity pojistného plnění 50 mil. Kč za škodu na zdraví a majetku. Součástí této varianty je služba Bez povinnosti, právní ochrana při řešení škodní události ve výši 10 000 Kč. Asistence Pohoda Klasik obsahuje pouze tato pojistná nebezpečí: havárie, vandalismus nebo odcizení části vozidla, odcizení celého vozidla, živelní událost, poškození vozidla zvířetem a defekt pneumatiky. V této variantě se úrazové pojištění vztahuje pouze na řidiče, bez ostatních cestujících ve vozidle s pojistnými částkami pro smrt úrazem 100 000 Kč a pro trvalé následky úrazu 200 000 Kč, toto pojištění se však nevztahuje na dobu nezbytného léčení úrazu. Tato varianta neobsahuje službu první škody bez vlivu na bonus a garanci ceny na 3 roky. Roční pojistné v této variantě činí 8 951 Kč.

Limit pojistného plnění ve variantě **Start** je 35 mil. Kč za škodu na zdraví a majetku. Služba Bez povinnosti ve variantě Start zahrnuje pouze vyřízení škody s cizí pojišťovnou, právní ochrana je zde ve výši 10 000 Kč. Neobsahuje asistenční služby, službu první škody bez vlivu na bonus a garanci ceny na 3 roky. Roční pojistné v této variantě činí 8 772 Kč.

Varianta **Top** obsahuje nadstandartní limity pojistného plnění, a to ve výši 1 miliardy Kč za škodu na zdraví a majetku. Toto plnění je jediné, co tato varianta

obsahuje, roční pojistné činí 10 848 Kč (Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění vozidel, 2018; Kalkulace zprostředkovatele, 2019).

K základní variantně pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nabízí ČP řadu připojištění, ta jsou: úrazové pojištění, pojištění skel, asistence, pojištění zavazadel, pracovní neschopnost a hospitalizace, poškození vozidla zvířetem, živel, střet se zvířím, odcizení vozidla, poškození vozidla při zavinění dopravní nehody (Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění vozidel, 2018).

Požadavkem podnikatelky bylo sjednání připojištění skel a střetu se zvířetem. V připojištění skel je nastaven limit plnění ve výši 10 000 Kč, bez spoluúčasti. Roční pojistné za toto připojištění je 1 500 Kč. Nastavený limit u připojištění střetu se zvířetem je nastavený ve výši 100 000 Kč se spoluúčastí 5 000 Kč, roční pojistné činí 350 Kč.

Vzhledem ke kritériím stanovených podnikatelkou byl pro komparaci vybrán produkt s limitem pojistného plnění 50 mil. Kč, tedy produkt **Standard**. Základní roční pojistné tohoto produktu bylo 8 951 Kč. Podnikatelka má nárok na 5% slevu díky stanovení frekvence platby jedenkrát ročně a obchodní slevu 20 %. Pojistitel dále nabízí možnost 15% slevy důvěra, tímto by se pojistník zavázal, že po dobu 36 měsíců nezpůsobí škodu. Tuto nabídku podnikatelka odmítla. Po odečtení slev a přičtení cen připojištění činí konečná výše ročního pojistného 9 011 Kč. (Kalkulace zprostředkovatele, 2019).

#### **4.5 Popis produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla od Kooperativy**

Pojišťovna Kooperativa sestavuje pojištění odpovědnosti z provozu vozidla **NAMÍRU**. Jedná se o komplexní pojištění, kde si každý zájemce o pojištění může stavebnicovým způsobem libovolně kombinovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, havarijní pojištění a dodatková připojištění. V rámci pojištění odpovědnosti z provozu vozidla jsou nabízeny 4 varianty, tyto se od sebe liší ve výši maximálních limitů pojistného plnění, jsou zaznamenány v tabulce 4.3.

**Tabulka 4.3 Limity pojistného plnění produktu Kooperativy**

NAMÍRU	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4
<b>Limity plnění (v Kč) – škoda na zdraví a majetku</b>	150/150 mil.	100/100 mil.	70/70 mil.	35/35 mil.
<b>Asistenční služby</b>	Ano	Ano	Ano	Ano
<b>Roční pojistné</b>	10 928 Kč	10 431 Kč	9 934 Kč	9 636 Kč

*Zdroj: Kalkulace zprostředkovatele (2019), vlastní zpracování*

Kooperativa nabízí tyto limity pojistného plnění, a to 150/150 mil. Kč, 100/100 mil. Kč 70/70 mil. Kč, 35/35 mil. Kč, ke každému limitu jsou poskytovány zdarma asistenční služby v základním rozsahu – Standard, do tohoto patří příjezd a odjezd zásahového vozidla s mechanikem, zásah mechanika, odtah vozidla do 50 km a úschova vozidla na dobu nejdéle 10 kalendářních dnů. V rámci připojištění lze asistenční služby rozšířit.

Mezi další připojištění u Kooperativy patří pojištění čelního skla, pojištění výhledových skel, úrazové pojištění přepravovaných osob, pojištění sportovní výbavy, pojištění zavazadel pojištění nákladů na nájem náhradního vozidla, poškození vozidla zvířetem, pomoc při nehodě a asistenční služby. (Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidel, 2014).

Podnikatelka si přála sjednat připojištění skel, kde je toto připojištění sjednáno bez spoluúčasti s pojistným limitem 10 000 Kč, roční pojistné je ve výši 1 882 Kč a poškození vozidla zvířetem, kde je roční limit pojistného plnění 100 000 Kč se spoluúčastí 1 %, minimálně však 1 000 Kč, pojistné za toto připojištění je ve výši 612 Kč za rok (Kalkulace zprostředkovatele, 2019).

Mimo tato připojištění Kooperativa nabízí svým klientům sjednání připojištění **NAPŘÍMO**. Toto pojištění se vztahuje na poškození nebo zničení vozidla v důsledku prokazatelně zaviněné dopravní nehody. Jsou zde kryty škody na vozidle pojistníka v plné výši. Zahrnuje také úhradu nákladů za půjčení náhradního vozidla po dobu opravy. Cena připojištění je 600 Kč za rok. A připojištění NA100PLUS – jedná se o rozšířenou variantu připojištění NAPŘÍMO, při sjednání tohoto připojištění klient Kooperativy navíc získá doplňkové pojištění pomoc při nehodě a živelní pojištění vozidla s limitem pojistného plnění 100 000 Kč. Roční pojistné za připojištění činí 1 200 Kč. Tohoto však podnikatelka nechtěla využít (Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidel, 2014).



Pojišťovna Kooperativa také nabízí celou řadu slev pro své klienty. Jednou ze slev je bonus Důvěra, což je 15% sleva ze základního pojistného za bezeškodný průběh po dobu následujících tří let. V případě, že klient v tomto tříletém období způsobí škodu, pojišťovna má právo na vrácení této 15% slevy. Tomuto se podnikatelka zavázat nechtěla. Další možnost získání slevy je při roční frekvenci placení pojistného, v případě že má klient u pojišťovny Kooperativa již sjednanou jinou smlouvu, bude mu poskytnuta sleva 8 % z pojistného. Další 15% slevu na pojistném klient může získat, pokud se zaváže využít smluvní servis pojišťovny, tuto výhodu podnikatelka Michaela využila, jelikož smluvní servis pojišťovny Kooperativa se nachází nedaleko od jejího sídla podnikání.

Vzhledem k limitům pojistného plnění a požadavkům podnikatelky byla zvolena **varianta 3** pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s pojistnými limity 70/70 mil. Kč.

Celkové roční pojistné za celou smlouvu činilo před slevami 12 428 Kč, po započtení slev se pojistné snížilo na 11 451 Kč (Kalkulace zprostředkovatele, 2019).

#### 4.6 Popis produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla od České podnikatelské pojišťovny

ČPP nabízí pojištění odpovědnosti z provozu vozidla ve třech různých variantách (SUPERPOV, SPECIÁLPOV a SPOROPOV), tyto se od sebe liší ve výších maximálních limitů pojistného plnění, jsou zaznamenány v tabulce 4.4.

**Tabulka 4.4 Limity pojistného plnění produktu ČPP pojišťovny**

Pojištění	SUPERPOV	SPECIÁLPOV	SPOROPOV
<b>Limity plnění (v Kč) – škoda na zdraví a majetku</b>	111/111 mil.	50/50 mil.	35/35 mil.
<b>Asistenční služba</b>	Ano	Ano	Ano
<b>Úrazové pojištění řidiče</b>	Ano	Ano	Ne
<b>Pojištění vozíku zdarma</b>	Ano	Ano	Ne
<b>Roční pojistné</b>	11 420 Kč	10 276 Kč	9 771 Kč

Zdroj: Kalkulace zprostředkovatele (2019), vlastní zpracování

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla **SUPERPOV** má limity pojistného plnění 111/111 mil. Kč pro škodu na zdraví a majetku. Součástí je i asistenční služba a úrazové pojištění řidiče, další výhodou této varianty je sjednání pojištění vozíku zdarma. Do úrazového pojištění řidiče jsou zahrnuta tato pojistná nebezpečí: smrt řidiče následkem úrazu (pojistný limit 200 000 Kč), trvalé následky řidiče způsobené následkem úrazu (pojistný limit 300 000 Kč), denní odškodné léčení úrazu (pojistný limit 200 Kč/den) a denní odškodné za pobyt v nemocnici v důsledku úrazu (pojistný limit 200 Kč/den). Do asistenčních služeb je zahrnut příjezd asistenční služby, opravy na místě, vyproštění a odtah vozidla s pojistným limitem v ČR 5 000 Kč, v zahraničí 7000 Kč.

Ve variantě **SPECIÁLPOV** jsou limity pojistného plnění nastaveny na 50/50 mil. Kč pro újmy na zdraví a majetku, a také zahrnuje asistenční službu, úrazové pojištění řidiče a pojištění vozíku zdarma. Avšak tyto výhody jsou zde více omezené, mají nižší limity plnění oproti variantě SUPERPOV. U úrazového pojištění řidiče jsou tyto limity poloviční, to znamená – smrt řidiče následkem úrazu (pojistný limit 100 000 Kč), trvalé následky řidiče způsobené následkem úrazu (pojistný limit 150 000 Kč), denní odškodné léčení úrazu (pojistný limit 100 Kč/den) a denní odškodné za pobyt v nemocnici v důsledku úrazu (pojistný limit 100 Kč/den). U asistenčních služeb je nastaven pojistný limit v rámci ČR 2 500 Kč a v zahraničí 5000 Kč.

**SPOROPOV** nabízí pojistné limity plnění ve výši 35/35 mil. Kč pro újmy na zdraví a majetku. K této variantě už není nabízeno pojištění řidiče zdarma, ani zřízení pojištění vozíku. Jsou zde zahrnuty pouze asistenční služby v rámci ČR s pojistným limitem plnění 500 Kč. Pokud by chtěl zájemce o pojištění, aby se toto pojištění vztahovalo i na události vzniklé mimo území ČR, tak je nutné sjednání spoluúčasti ve výši 12 000 Kč (Pojistné podmínky pro Autopojištění Combi Plus III, 2015).

Vzhledem k požadavkům podnikatelky Michaely byla vybrána varianta **SPECIÁLPOV**, s limity pojistného plnění ve výši 50/50 mil. Kč.

U ČPP si lze dále připojistit úrazové připojištění všech osob ve vozidle, rozšířenou asistenci, pojištění skel vozidla, pojištění zavazadel přepravovaných ve vozidle, pojištění přírodních rizik, odcizení vozidla, pojištění střetu vozidla se zvířetem (Pojistné podmínky pro Autopojištění Combi Plus III, 2015). I zde si podnikatelka přeje připojistit skla na vozidle a střet vozidla se zvířetem.

V rámci připojištění skel jsou pojištěna všechna skla na vozidle s limitem plnění 10 000 Kč a nulovou spoluúčastí po třech měsících od počátku pojištění, po první tři měsíce je sjednána spoluúčast ve výši 30 %. Při střetu vozidla se zvířetem bude hrazena škoda do výše 20 000 Kč, bez spoluúčasti. Roční pojistné za připojištění skel činí 1 350 Kč a za připojištění střetu se zvěří 760 Kč.

I ČPP nabízí různé slevy a výhody pro své klienty, jednou z nich je extra benefit PROFÍ POV, s jehož sjednáním bude pojistníkovi uplatněna sleva 15 % na ročním pojistném, a však tímto se pojistník zavazuje k tomu, že během následujících tří let nedojde k pojistné události, pokud se tak nestane, tak bude pojistník povinen vrátit pojistiteli poskytnutou slevu za všechna pojistná období, v nichž byla sleva poskytnuta. Ani tady se tomuto podnikatelka nechtěla zavázat, tudíž tato sleva nebyla využita. Další slevu ve výši 5 % získá pojistník, pokud zvolí roční frekvenci placení pojistného. V rámci kalkulace byla zahrnuta obchodní sleva ve výši 20 % na celkovém pojistném, tuto slevu má zprostředkovatel sjednanou s ČPP. Celkové roční pojistné u vybrané varianty po započtení slev činí 9 814 Kč (Kalkulace zprostředkovatele, 2019).

#### **4.7 Popis produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla od Allianz**

Pojišťovna Allianz nabízí svůj produkt pojištění odpovědnosti z provozu vozidla obdobně jako pojišťovna Kooperativa, jelikož si zde zájemce o pojištění může libovolně sestavit svoje pojištění dle svých požadavků. To znamená, že si může vybrat limit pojistného plnění při škodě na zdraví a na majetku a k tomuto si vybrat jakékoliv připojištění z nabídky pojišťovny Allianz. Název tohoto produktu je AUTOPOJIŠTĚNÍ. Limity pojistného plnění při škodě na zdraví a na majetku jsou nabízeny ve čtyřech variantách, a to 200/200 mil. Kč, 150/150 mil. Kč, 70/70 mil. Kč a 35/35 mil. Kč, tyto jsou uvedeny v tabulce 4.5. Vzhledem k požadavkům klienta je ke komparaci zvoleno **AUTOPOJIŠTĚNÍ ve variantě 3**, s pojistnými limity plnění 70 milionů Kč.

**Tabulka 4.5 Limity pojistného plnění produktu Allianz pojišťovny**

AUTOPOJIŠTĚNÍ	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4
<b>Limity plnění (v Kč) – škoda na zdraví a majetku</b>	200/200 mil.	150/150 mil.	70/70 mil.	35/35 mil.
<b>Právní poradenství</b>	Ano	Ano	Ano	Ano
<b>Asistenční služby</b>	Ano	Ano	Ano	Ano
<b>Roční pojistné</b>	7 200Kč	6 619 Kč	6 037 Kč	5 745 Kč

*Zdroj: Kalkulace zprostředkovatele (2019), vlastní zpracování*

V rámci pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je zahrnuta základní asistence a právní poradenství. Základní asistence v sobě zahrnuje odtah v rámci ČR i zahraničí s limitem 3 000 Kč, náhradní vozidlo v případě poruchy po dobu tří dnů a náhradní vozidlo v případě odcizení až na 15 dnů.

Mezi připojištění Allianz pojišťovna patří:

- pojištění pro případ odcizení celého vozidla;
- pojištění pro případ živelní události;
- pojištění pro případ srážky jedoucího vozidla se zvířetem a pro případ poškození zaparkovaného vozidla zvířetem;
- pojištění skel vozidla;
- pojištění pro případ újmy způsobené provozem jiného vozidla;
- úrazové pojištění nezletilých dětí pojistníka ve vozidle;
- pojištění dětských autosedaček;
- úrazové pojištění řidiče vozidla nebo všech osob ve vozidle;
- pojištění Asistence Plus (Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, 2014).

Podnikatelka si zvolila připojištění skel vozidla s pojistným limitem 7 000 Kč, bez spoluúčasti. Za toto připojištění ročně zaplatí 615 Kč. Také si přála připojištění pro případ srážky jedoucího vozidla se zvířetem. Toto připojištění je sjednáno s limitem plnění 100 000 Kč, bez spoluúčasti s ročním pojistným ve výši 1 051 Kč (Kalkulace zprostředkovatele, 2019).

U pojišťovny Allianz lze získat slevu na pojistném dle ujetých kilometrů. V případě najetí do 5000 km za rok klientovi bude přiznána sleva 30 % na pojistném u pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, pokud klient najede do 7 500 km, získá slevu 20 %, do 10 000 km slevu 15 % a do najetí 12 500 km ročně má nárok na slevu 5 %, v případě najetí více jak 12 500 km ročně žádná sleva již započtena nebude.

Při sjednání tohoto pojištění zájemce o pojištění musí odhadnout, kolik kilometrů ročně najezdí a podle tohoto odhadu mu bude přiznána sleva. V případě, že skutečně najeté kilometry neodpovídají odhadu (bylo najeto více nebo méně kilometrů), rozdíl bude zúčtován. Přeplatek pojistného bude zohledněn v ceně pojistného pro další rok a nedoplatek bude doučtován, dle počtu skutečně najetých kilometrů. Cena pojistného na další období bude stanovena na základě ujetých kilometrů v předchozím období. Skutečně najeté kilometry vozidlem jsou kontrolovány tak, že při vzniku pojištění musí pojistník zaslat fotografii stavu tachometru pojišťovně Allianz, a to samé učinit na konci pojistného období. Podnikatelka odhadla, že ročně najede více než 12 500 km, tudíž na slevu dle ujetých kilometrů nemá nárok. (Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, 2014).

Další možností, jak získat slevu na pojistném, je sjednání dalších produktů u pojišťovny Allianz, v případě jednoho dalšího produktu bude započtena sleva 7 %, u dalších dvou produktů sleva 14 % a u tří a více dalších produktů má klient nárok na 21% slevu na ročním pojistném.

Při elektronické komunikaci s pojišťovnou bude klientovi uznána sleva 100 Kč na ročním pojistném.

Po započtení slev, na které má podnikatelka nárok, činí celkové roční pojistné za pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a sjednaných připojištění 7 879 Kč (Kalkulace zprostředkovatele, 2019).

#### **4.8 Popis produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla od Generali**

Generali v rámci pojištění odpovědnosti nabízí 3 varianty, které jsou uvedeny v tabulce 4.6.

**Tabulka 4.6 Limity pojistného plnění produktu Generali pojišťovny**

Pojištění	Exkluziv	Komplet	Základ
<b>Limity plnění (v Kč) – škoda na zdraví a majetku</b>	100/100 mil. 200/200 mil.	70/70 mil. 150/150 mil.	35/35 mil. 50/50 mil. 100/100 mil.
<b>Asistence</b>	Ano	Ano	Ano
<b>Střet se zvířetem</b>	Ano	Ano	Ne
<b>Poškození vozidla zvířetem</b>	Ano	Ne	Ne
<b>Náhradní vozidlo</b>	Ano	Ne	Ne
<b>Garance ceny na 3 roky</b>	Ano	Ne	Ne
<b>Úrazové pojištění řidiče</b>	Ano	Ne	Ne
<b>Roční pojistné</b>	12 374 Kč (100/100 mil.)	10 849 Kč (70/70 mil.)	8 676 Kč (50/50 mil.)

Zdroj: Kalkulace zprostředkovatele (2019), vlastní zpracování

Varianta **Exkluziv** je nabízena s možností volby mezi dvěma pojistnými limity plnění, a to 100/100 mil. Kč a 200/200 mil. Kč při škodě na zdraví a na majetku. Ve variantě Exkluziv je také zahrnuta asistence s pojistným limitem 3 000 Kč pro ČR a 4 000 Kč pro zahraničí. Dále je zde zahrnuto pojištění škod na vozidle vzniklých při střetu vozidla se zvířetem na území ČR, s limitem pojistného plnění 100 000 Kč a v rámci poškození vozidla zvířetem je hrazena škoda do limitu 30 000 Kč a spoluúčastí při škodě 1 000 Kč. Tato varianta také obsahuje zapůjčení náhradního vozidla po dobu pěti dnů, garanci ceny na 3 roky a úrazové pojištění řidiče s limity pojistného plnění 120 000 Kč při trvalých následcích z úrazu, 60 000 Kč při smrti úrazem a 60 Kč denní odškodné při léčbě úrazu.

I ve variantě **Komplet** si zájemce o pojištění může vybrat mezi dvěma pojistnými limity plnění, a to 70/70 mil. Kč a 150/150 mil. Kč při škodě na zdraví na majetku. Stejně jako varianta Exkluziv, tak i variant Komplet nabízí zdarma asistenční služby a pojištění škod na vozidle vzniklých při střetu vozidla se zvířetem na území ČR, a to ve stejných limitech plnění. Další výhody varianta Komplet v základním rozsahu nenabízí.

Třetí variantou je varianta **Základ**, tu lze sjednat v těchto pojistných limitech plnění: 35/35 mil. Kč, 50/50 mil. Kč a 100/100 mil. Kč. V rámci základního rozsahu je zde zahrnuta pouze asistenční služba s pojistným limitem 2 000 pro ČR a 3 000 pro zahraničí (Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění vozidel, 2018; Kalkulace zprostředkovatele, 2019).

V rámci připojištění je možné sjednat rozšířenou asistenci, pojištění skel, poškození vozidla při zaviněné nehodě, náhradní vozidlo, pojištění živlů, poškození vozidla zvířetem, úrazové pojištění a pojištění pórurazové péče.

Podnikatelka se zde rozhodla pro připojištění skel, s ročním limitem 10 000 Kč a nulovou spoluúčastí. Za toto připojištění je roční pojistné ve výši 1 425 Kč (Kalkulace zprostředkovatele, 2019).

Vzhledem k tomu, že si podnikatelka přála být připojištěna i při střetu se zvířetem, a toto připojištění je nabízeno pouze v základním rozsahu varianty Exkluziv nebo Komplet, byla vybrána tato varianta **Komplet** s pojistným limitem plnění 70/70 mil. Kč.

V rámci kalkulace byla zahrnuta obchodní sleva 20 %, kterou má pojišťovací zprostředkovatel sjednanou s pojišťovnou Generali a sleva 75 Kč za propojištěnost. Po zohlednění těchto slev činí výsledné roční pojistné za variantu Komplet ve výši 10 168 Kč (Kalkulace zprostředkovatele, 2019).

#### 4.9 Popis produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla od ČSOB pojišťovny

ČSOB svůj produkt pojištění odpovědnosti nabízí ve 3 variantách. Jednotlivé varianty se od sebe liší výší limitů pojistného plnění a v rozsahu, nabízené varianty jsou znázorněny v tabulce 4.7.

**Tabulka 4.7 Limity pojistného plnění produktu ČSOB pojišťovny**

Pojištění	Premiant	Dominant	Standard
<b>Limity plnění (v Kč) – škoda na zdraví a majetku</b>	200/200 mil.	60/60 mil.	44/35 mil.
<b>Úrazové pojištění řidiče</b>	Ano	Ano	Ano
<b>Pojištění osobních věcí řidiče a jeho rodinných příslušníků</b>	Ano	Ano	Ano
<b>Pojištění škoda na vlastním vozidle při zaviněné nehodě</b>	Ano	Ne	Ne
<b>Asistence</b>	Ano	Ano	Ano
<b>Náhradní vozidlo</b>	Ano	Ne	Ne
<b>Roční pojistné</b>	10 763 Kč	9 742 Kč	9278 Kč

Zdroj: Kalkulace zprostředkovatele (2019), vlastní zpracování

U ČSOB pojišťovny varianta **Premiant** nabízí nejvyšší limity pojistného plnění, tyto jsou 200/200 mil. Kč při škodě na zdraví a na majetku. V rámci této varianty je zahrnuto úrazové pojištění řidiče s pojistným limitem 300 000 Kč při smrti řidiče a jeho trvalých následků z úrazu, pojištění osobních věcí řidiče a jeho rodinných příslušníků s pojistným limitem 15 000 Kč, dále je zde pojištěna škoda na vlastním vozidle při zaviněné nehodě do výše 10 000 Kč, se stejným pojistným limitem je možné zapůjčení náhradního vozidla a také jsou zde zahrnuty asistenční služby s pojistným limitem 2 000 Kč pro ČR a 150 EUR pro zahraničí.

Ve variantě **Dominant** nabízí ČSOB pojišťovna pojistné limity při škodě na zdraví a majetku ve výši 60/60 mil. Kč, do této varianty je zahrnuto úrazové pojištění řidiče s pojistným limitem 200 000 Kč (u smrti řidiče a jeho trvalých následků z úrazu), dále pojištění osobních věcí řidiče a jeho rodinných příslušníků s pojistným limitem 10 000 Kč a také asistence s limitem 2 000 Kč pro ČR a 150 EUR pro zahraničí.

Nejnižší pojistné limity jsou zahrnuty ve variantě **Standard**, tyto jsou 44 mil. Kč při škodě na zdraví a 35 mil. Kč při škodě na majetku. V rámci varianty Standard je poskytnuto úrazové pojištění řidiče s pojistným limitem 100 000 Kč (smrt řidiče a jeho trvalé následky z úrazu), dále i pojištění osobních věcí řidiče a jeho rodinných příslušníků, zde je pojistný limit nastaven do výše 5 000 Kč a asistence s limitem 2 000 Kč pro ČR a 150 EUR pro zahraničí (Všeobecné pojistné podmínky pro Komplexní pojištění vozidla – NAŠE AUTO, 2019; Kalkulace zprostředkovatele, 2019).

I tato pojišťovna nabízí různá připojištění, tato jsou pojištění okenních skel, rozšířená asistence, odcizení vozidla, střet vozidla se zvěří, cestovních zavazadel, úrazové pojištění cestujících a úrazové pojištění řidiče s doživotní rentou (Všeobecné pojistné podmínky pro Komplexní pojištění vozidla – NAŠE AUTO, 2019).

Zde si podnikatelka přála zřídit připojištění okenních skel a střetu vozidla se zvěří. U připojištění skel na vozidle je nastaven limit pojištění 10 000 Kč, se spoluúčastí 10 %, roční pojistné činí 1 500 Kč. U střetu se zvěří je pojistný limit plnění nastaven do výše 100 000 Kč se spoluúčastí 500 Kč, ročně za toto podnikatelka zaplatí 1 999 Kč. Oproti ostatním pojistitelům je v rámci tohoto připojištění zahrnuto jakékoliv poškození vozidla zvířetem, například i okus hlodavci, u ostatních pojistitelů je třeba si toto připojistit zvlášť.

Do kalkulace byla zahrnuta 8% obchodní sleva a sleva 3 % za roční placení pojistného. Z nabídky ČSOB byla vybrána varianta **Dominant**, s pojistnými limity 60/60 mil. Kč, roční pojistné činí 11 784 Kč (Kalkulace zprostředkovatele, 2019).



Z analýzy českého trhu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla vyplývá, že za posledních 11 let docházelo k neustálému rozvoji tohoto trhu, což dokazuje každoroční růst pojištěných vozidel. Za sledované období, což byl rok 2007-2018 vzrostl počet pojištěných vozidel v ČR téměř o 36 %. Tento fakt zvyšuje pravděpodobnost vzniku dopravních nehod a tím i vzniklých škod. Další analýza byla zaměřena na ekonomické hledisko pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Z této analýzy bylo zjištěno, že pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je pro pojistitele ztrátové, protože jejich vynaložené náklady převyšují zasloužené pojistné.

Jak je z kapitoly čtyři zřejmé, v současné době je na českém trhu 13 poskytovatelů pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, tito zajišťují pestrou nabídku a zájemce o pojištění má dostatečný výběr. Z popsanych produktů vybraných pojistitelů vyplývá, že nelze jednoznačně říci, který pojistitel je nejlepší nebo nejhorší, jelikož každý pojistitel má své vlastní pojistné podmínky, jiné limity pojistného plnění a v rámci svých pojistných produktů poskytuje různé výhody či bonusy.

Toto pro zájemce o pojištění zapříčiňuje nelehké rozhodování o tom, jaký zvolit optimální produkt. Má možnost využít pojišťovacího zprostředkovatele, a pokud je tento zprostředkovatel kvalitní, s tímto problémem mu pomůže.

Pojišťovací zprostředkovatel, který vytvořil nabídkové kalkulace od vybraných pojistitelů, byl autorkou práce dotázán, jakou optimální variantu by pro danou podnikatelku zvolil. Pojišťovací zprostředkovatel za optimální variantu označil produkt od pojišťovny Allianz. K tomuto rozhodnutí dospěl na základě své dlouholeté pojišťovací praxe, nepoužil k tomu žádnou rozhodovací metodu.

V další kapitole této práce je provedena metoda vícekritériálního hodnocení variant, kterou bude nalezen optimální produkt pro podnikatelku, a zároveň bude ověřena správnost doporučení pojišťovacího zprostředkovatele.

## 5 Výběr optimálního řešení pro vybraného podnikatele

V páté kapitole této diplomové práce je proveden výběr optimálního řešení pojištění odpovědnosti z provozu vozidla pro vybranou podnikatelku. Vzhledem k tomu, že vybrané varianty, které byly popsány v kapitole čtyři, od různých pojistitelů mají jiné pojistné podmínky, tak je k výběru optimálního řešení nutné použít metody vícekriteriálního hodnocení variant. V první části páté kapitoly jsou popsány metody ke stanovení vah kritérií a následně metody vícekriteriálního rozhodování, které jsou aplikovány. V závěru této kapitoly je proveden výběr optimálního řešení pojištění odpovědnosti z provozu vozidla pro podnikatelku.

### 5.1 Metodika vícekriteriálního rozhodování

Podstatou vícekriteriálního rozhodování je vybrat alespoň jednu z variant, které byly předem určeny a tuto vybranou variantu doporučit k realizaci. Výběr by měl rozhodovatel provést co nejobektivněji, k tomuto mu slouží mnoho různých postupů a metod. Cílem je nalezení varianty, která má dle všech stanovených kritérií nejlepší hodnocení.

Kritéria preferencí jsou dělena dle několika různých hledisek. Dle povahy jsou kritéria dělena na maximalizační a minimalizační. U **maximalizačního kritéria** je nejlepší ta varianta, která má nejvyšší hodnotu, naopak u **minimalizačního kritéria** je nejlepší variantou hodnota nejnižší (Zmeškal, 2013). Příkladem maximalizačního kritéria u pojištění odpovědnosti z provozu vozidla může být například počet připojištění a minimalizačním kritériem výše pojistného.

Kritéria lze také dělit podle kvantifikovatelnosti, a to na kvantitativní a kvalitativní kritéria. Do **kvantitativních kritérií** patří ta kritéria, která obsahují objektivně měřitelné údaje – jsou vyjádřena číselnými údaji. Naopak skupinu **kvalitativních kritérií** tvoří ta kritéria, jejichž údaje se nedají objektivně změřit – jsou slovně vyjádřena. V tomto případě je nutné tato kritéria kvantifikovat například pomocí bodovací stupnice (Brožová, 2014).

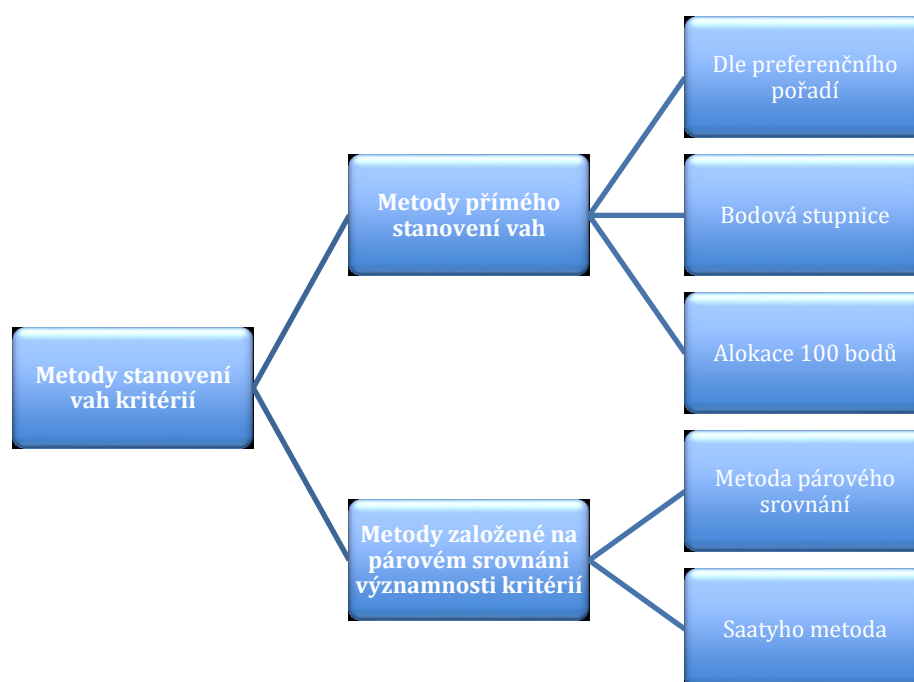
Dalším dělením kritérií je dělení podle typu informací na ordinální a kardinální informace. Ve skupině **ordinálních informací** jsou kritéria uspořádána dle důležitosti pro rozhodovatele. Zde rozhodovatel stanovuje pořadí kritérií, například tak, že kritérium A je důležitější než kritérium B. V případě **kardinálních informací** mají tyto informace kvantitativní charakter, což znamená, že se jedná o váhy preferencí. Zde rozhodovatel může určit, že kritérium A je pro něj dvakrát důležitější než kritérium

C (kritérium A má pro něj dvakrát větší váhu než kritérium C) Kardinální informace mají pro vícekritériální rozhodování velký význam, jelikož používá řadu metod, ve kterých jsou vyžadovány kardinální informace (Brožová, 2014).

### 5.1.1 Metody stanovení vah kritérií

Aby bylo možné jednotlivá kritéria srovnávat, je nutné každému z nich přiřadit jeho váhu významnosti. Toto přiřazení vah je výchozím krokem modelu vícekritériálního rozhodování. Váhy (koeficienty) jsou vyjádřeny číselně. Princip stanovení vah je ten, že nejvyšší váha je přiřazena k těm kritériím, která jsou podle rozhodovatele nejvýznamnější, a naopak nejnižší váha je přiřazena kritériím nejméně významným. Je vhodné, aby se součet vah všech kritérií rovnal jedné kvůli dosažení srovnatelnosti vah souboru kritérií (Fotr, 2010).

Obrázek 5.1 Metody stanovení vah kritérií



Zdroj: Fotr (2010), vlastní zpracování

Na obrázku 5.1 je zobrazen přehled metod pro stanovení vah kritérií dle Fotra (2010). Lze z něj vyčíst, že tyto metody jsou děleny na metody přímého stanovení vah a na metody založené na párovém srovnání významnosti kritérií, které jsou dále děleny na metodu preferenčního pořadí, bodové stupnice, alokace 100 bodů, párového srovnání a Saatyho metodu. V této práci bude pracováno se

Saatyho metodou, jelikož u této metody lze ověřit konzistence a také proto, že zaručuje největší tranzitivitu, tato metoda je následně popsána.

### Saatyho metoda

Když váhy kritérií určuje pouze jeden rozhodovatel, je vhodné použít Saatyho metodu. Jedná se o metodu, která je dostatečně sofistikovaná a zároveň patří k jedné z nejvíce využívaných metod při stanovení odhadu vah kritérií.

**Tabulka 5.1 Vztah kritérií**

Počet bodů	Deskriptor
1	Kritéria jsou stejně významná.
3	První kritérium je slabě významnější než druhé.
5	První kritérium je dosti významnější než druhé.
7	První kritérium je prokazatelně významnější než druhé.
9	První kritérium je absolutně významnější než druhé.

*Zdroj: Fotr (2010), str. 172*

U této metody jsou nejdříve zjišťovány preferenční vztahy dvojic kritérií a následně je určena i velikost těchto preferencí. Podle Saatyho lze využít k vyjádření velikosti preferencí bodovou stupnici uvedenou v tabulce 5.1. Pokud by stupnice 1, 3, 5, 7, 9 nebyla dostatečná, lze použít mezistupně 2, 4, 6, 8, díky kterým dojde k jemnějšímu rozlišení preferencí. Až rozhodovatel srovná každou dvojici kritérií a zvolí velikosti preferencí, zapíše tyto hodnoty do Saatyho matice, která je uvedena v tabulce 5.2. Na diagonále této matice jsou hodnoty jedna, což znamená, že každé kritérium je samo sobě rovnocenné. (Jablonský, 2007).

**Tabulka 5.2 Saatyho matice v tabulce**

Kritérium	k <sub>1</sub>	k <sub>2</sub>	k <sub>3</sub>	k <sub>4</sub>
k <sub>1</sub>	1	½	2	9
k <sub>2</sub>	2	1	2	7
k <sub>3</sub>	½	½	1	3
k <sub>4</sub>	1/9	1/7	1/3	1

*Zdroj: Fotr (2010), vlastní zpracování*

Dále je nutné ověřit, zda je matice dostatečně konzistentní, toto lze ověřit pomocí vzorce 5.1 (Brožová, 2014).

$$CR = \frac{CI}{RI} \quad (5.1)$$

Kde index konzistence  $CI$  se vypočte vzorcem 5.2 (Brožová, 2014),  $RI$  značí náhodný koeficient nekonzistence,  $l_{max}$  je maximální vlastní číslo Saatyho matice a  $n$  je rovno počtu kritérií.

$$CI = \frac{l_{max} - n}{n - 1} \quad (5.2)$$

Matice je dostatečně konzistentní, pokud hodnota  $CR$  je menší než 0,1. Konečného odhadu vah ( $v_i$ ) je dosaženo tak, že se vypočte geometrický průměr každého řádku Saatyho matice, a to vztahem 5.3 (Brožová, 2014):

$$b_i = \sqrt[n]{\prod_{j=1}^n s_{ij}} \quad (5.3)$$

kde  $b_i$  udává geometrický průměr hodnot  $i$ -tého řádku matice,  $n$  znamená počet řádků a  $s_{ij}$  je označení prvku Saatyho matice. Váhy kritérií jsou pak vypočteny normalizací hodnot  $b_i$ , a to podle vzorce 5.4 (Brožová, 2014):

$$v_i = \frac{b_i}{\sum_{i=1}^n b_i} \quad (5.4)$$

Na závěr podkapitoly zabývající se stanovením vah kritérií je nutné zmínit, že váhy jsou ovlivněny subjektivním názorem rozhodovatele a také použitou metodou. Aby bylo zamezeno subjektivnímu názoru rozhodovatele, doporučuje se využít větší počet rozhodovatelů, kteří mohou hodnotit kritéria týmově, nebo jednotlivě. Pokud každý rozhodovatel bude pracovat individuálně, je třeba z výsledných hodnot vah provést aritmetický průměr (Fotr, 2010).

### 5.1.2 Metody vícekritériálního hodnocení variant

Metod vícekritériálního hodnocení variant je celá řada, proto vícekritériální hodnocení variant neposkytuje pouze jedno jediné řešení, jelikož je výsledné řešení ovlivněno použitou metodou. Metody vícekritériálního hodnocení variant jsou dle Brožové (2014) děleny do čtyř skupin. První skupinu tvoří metody nevyžadující informaci o preferenci kritérií, sem je řazena bodovací metoda a metoda pořadí. Druhou skupinu tvoří metody, které vyžadují aspirační úrovně kritérií, konkrétně se zde jedná o konjunktivní a disjunktivní metodu a metodu PRIAM. Do třetí skupiny jsou řazeny metody, které vyžadují kardinální informaci, což je metoda funkce užitku, metoda váženého součtu a metoda analytického hierarchického procesu. Poslední skupinu metod tvoří ty, které jsou založené na minimalizaci vzdálenosti od ideální varianty, zástupcem této skupiny jsou metody TOPSIS a ELECTRE. Vzhledem k rozsahu této práce jsou popsány pouze použité metody vícekritériálního hodnocení

variant pro výběr optimálního produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. V práci bude aplikována metoda váženého součtu a metoda TOPSIS. Tyto metody byly vybrány s ohledem na zadaná kritéria, která jsou všechna kardinální, a také na celkový počet kritérií.

### Metoda váženého součtu

Tato metoda je založena na maximalizaci užitku a vyžaduje kardinální informace kritérií. U metody váženého součtu je nutné, aby všechna kritéria byla maximalizační. Pokud se tedy v souboru vyskytují minimalizační kritéria je třeba aby tato kritéria byla převedena na maximalizační, a to vztahem 5.5 (Ramík, 2008).

$$y_{ij}' = \frac{1}{y_{ij}} \quad (5.5)$$

Dalším krokem v této metodě je normalizace hodnot  $r_{ij}$  pomocí vzorce 5.6 (Ramík, 2008).

$$r_{ij} = \frac{y_{ij}}{\sum_{j=1}^n y_{ij}} \quad (5.6)$$

Nyní je třeba vypočíst  $z_{ij}$ , což značí vážená normalizovaná ohodnocení.  $z_{ij}$  je vypočteno vztahem 5.7 (Ramík, 2008).

$$z_{ij} = r_{ij} * v_i \quad (5.7)$$

V posledním kroku jsou varianty sestupně seřazeny dle hodnot součtu hodnot  $z_{ij}$  pro každou variantu, kde nejvyšší hodnota  $z_{ij}$  znamená hledané řešení problému (Ramík, 2008).

### Metoda TOPSIS

Metoda TOPIS je kompromisní metoda, jelikož je založena na vzdálenosti od ideální a bazální varianty. Tato metoda také vyžaduje kardinální informace daných kritérií. I zde je třeba převést minimalizační kritéria na maximalizační, a to vztahem 5.8. U metody TOPSIS není možné převedení minimalizačního kritéria na maximalizační vzorcem 5.5, jako u metody váženého součtu, jelikož by došlo k výraznému zkreslení výsledků. Dále je nutné zkonstruovat normalizovanou kritériální matici  $r_{ij}$  vztahem, vztahem 5.6 (Brožová, 2014).

$$y_{ij} = -y_{ij} \quad (5.8)$$

Nyní z této normalizované kritériální matice se vypočte normalizovaná vážená matice  $w_{ij}$  dle vztahu 5.9 (Brožová, 2014).

$$w_{ij} = v_j r_{ij} \quad (5.9)$$

Dalším krokem je určení ideální a bazální varianty, a to vzhledem k hodnotám matice  $w_{ij}$  a následné vypočtení vzdálenosti od určené ideální varianty, dle vzorce 5.10 a od určené bazální varianty vzorcem 5.11 (Brožová, 2014).

$$d_i^+ = \sqrt{\sum_{j=1}^k (w_{ij} - h_j)^2} \quad (5.10)$$

$$d_i^- = \sqrt{\sum_{j=1}^k (w_{ij} - d_j)^2} \quad (5.11)$$

Dle vzorce 5.12 jsou vypočteny relativní ukazatele vzdáleností daných variant od bazální varianty. Tyto hodnoty se musí pohybovat v rozmezí od 0 do 1, přičemž 0 znamená bazální hodnotu a 1 ideální variantu (Brožová, 2014).

$$c_i = \frac{d_i^-}{d_i^+ + d_i^-} \quad (5.12)$$

V následujícím kroku je třeba sestupně seřadit varianty podle hodnot  $c_i$ , přičemž varianta s nejvyšší hodnotou  $c_i$  je považována za hledané řešení problému (Brožová, 2014).

## 5.2 Stanovení variant a kritérií pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

K tomu, aby bylo možné nalézt optimální řešení pro vybranou podnikatelku, je nutné nejdříve stanovit varianty (v) a kritéria (k) pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Dle požadavků podnikatelky bylo vybráno 6 pojišťitelů s největším podílem pojištění České republiky za loňský rok. Nabízené produkty těchto pojišťitelů byly popsány ve čtvrté kapitole této práce. Vybrané produkty jsou zobrazeny v tabulce 5.3.

**Tabulka 5.3 Popis variant**

Označení varianty	Název produktu	Pojistitel
<b>v<sub>1</sub></b>	Standard	Česká pojišťovna
<b>v<sub>2</sub></b>	NAMÍRU	Kooperativa pojišťovna
<b>v<sub>3</sub></b>	SPECIÁLPOV	Česká podnikatelská pojišťovna
<b>v<sub>4</sub></b>	Autopojištění	Allianz pojišťovna
<b>v<sub>5</sub></b>	Komplet	Generali pojišťovna
<b>v<sub>6</sub></b>	Dominant	ČSOB pojišťovna

Zdroj: Vlastní zpracování

Podnikatelka pro výběr optimálního produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla stanovila pět kritérií, tato jsou zaznamenána v tabulce 5.4.

**Tabulka 5.4 Stanovená kritéria podnikatelkou**

Označení kritéria	Popis kritéria
<b>k<sub>1</sub></b>	Limit pojistného plnění
<b>k<sub>2</sub></b>	Počet připojištění v rámci produktu
<b>k<sub>3</sub></b>	Spoluúčast při střetu se zvěří
<b>k<sub>4</sub></b>	Pojistné za připojištění skel
<b>k<sub>5</sub></b>	Výše ročního pojistného

Zdroj: Vlastní zpracování

Šestým požadavkem podnikatelky byla pobočka pojistitele v blízkosti sídla jejího podnikání. Protože toto kritérium splňovali všichni vybraní pojistitelé, tudíž by zbytečné s ním počítat, nebyl tento požadavek zahrnut mezi kritéria. V tabulce 5.5 jsou uvedena kritéria, dle kterých bude hledáno optimální řešení, níže je každé kritérium popsáno.

**Tabulka 5.5 Popis kritérií a požadavků podnikatelky**

Varianty pojištění	Kritéria				
	<b>k<sub>1</sub></b>	<b>k<sub>2</sub></b>	<b>k<sub>3</sub></b>	<b>k<sub>4</sub></b>	<b>k<sub>5</sub></b>
<b>Jednotka</b>	<b>Mil. Kč</b>	<b>Počet</b>	<b>Kč</b>	<b>Kč</b>	<b>Kč</b>
<b>v<sub>1</sub></b>	50/50	4	5 000	1 500	9 011
<b>v<sub>2</sub></b>	70/70	1	1 000	1 882	11 451
<b>v<sub>3</sub></b>	50/50	3	0	1 350	9 814
<b>v<sub>4</sub></b>	70/70	2	0	615	7 879
<b>v<sub>5</sub></b>	70/70	2	1 000	1 425	10 168
<b>v<sub>6</sub></b>	60/60	3	500	1 500	11 784

Zdroj: Vlastní zpracování

#### **k<sub>1</sub> – Limit pojistného plnění**

Mezi hlavní požadavky podnikatelky patřil limit pojistného plnění pro případ škody na zdraví a majetku. Toto kritérium je maximalizační, minimální výše pojistného limitu by měla být 50/50 milionů Kč. V případě, že tento limit nebyl v nabídce pojistitele, byl vybrán první vyšší limit. Z tabulky 5.5 vyplývá, že limit 50/50 mil. Kč nabízí pouze ČP a ČPP, u ostatních pojistitelů byl nabízen vyšší limit.



## **k<sub>2</sub> – Počet připojištění v rámci produktu**

Dalším rozhodovacím kritériem pro rozhodování je počet připojištění v rámci produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, jedná se o maximalizační kritérium. Jednotlivé produkty se liší svým obsahem, jelikož nabízejí různá připojištění. Počet připojištění zachycuje tabulka 5.5, ze které je zřejmé, že Česká pojišťovna (v<sub>1</sub>) nabízí největší počet připojištění (4) naopak pojišťovna Kooperativa (v<sub>2</sub>) nabízí nejméně, pouze jedno připojištění.

## **k<sub>3</sub> – Spoluúčast při střetu se zvěří**

Jedním z požadavků podnikatelky bylo pojištění střetu se zvěří, toto pojistitelé nabízejí jako jedno ze svých připojištění, pouze pojišťovna Generali toto poskytuje pro své klienty v rámci produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Sledovaným aspektem u připojištění je spoluúčast při úhradě škody, toto kritérium je minimalizační, jelikož je požadována co nejnižší spoluúčast. Nulovou spoluúčast nabízí ČPP (v<sub>3</sub>) a Allianz (v<sub>4</sub>), největší spoluúčast je kalkulována u ČP (v<sub>1</sub>) ve výši 5 000 Kč.

## **k<sub>4</sub> – Pojistné za připojištění skel**

Dalším požadavkem podnikatelky bylo sjednání připojištění skel. Téměř u všech pojistitelů bylo pojistné plnění stanoveno ve výši 10 000 Kč, bez spoluúčasti, proto rozhodovacím kritériem je roční pojistné, které je požadováno co nejnižší, tudíž je tohle kritérium minimalizační. Z tabulky 5.5 vyplývá, že nejmenší roční pojistné bylo stanoveno u pojišťovny Allianz, což je varianta 4 a nejvíce podnikatelka za toto připojištění zaplatí u pojišťovny Kooperativy (v<sub>2</sub>).

## **k<sub>5</sub> – Výše ročního pojistného**

Posledním důležitým kritériem byla výše ročního pojistného, které si podnikatelka přeje platit co nejnižší, jedná se tedy o minimalizační kritérium. Pojistné bylo zjištěno z kalkulací od pojišťovacího zprostředkovatele. Roční pojistné je bráno za celou smlouvu, včetně připojištění, po odečtení slev jednotlivých pojistitelů. Z výše uvedené tabulky vyplývá, že nejméně by podnikatelka zaplatila za variantu v<sub>4</sub> a nejvíce za variantu v<sub>6</sub>.

### 5.3 Aplikace metody stanovení vah kritérií

Vzhledem k tomu, že je velmi obtížné od podnikatelky získat přesné hodnoty vah, bude k tomuto stanovení vah kritérií použita Saatyho metoda, která je blíže popsána v podkapitole 5.1.1.

#### Saatyho metoda

U Saatyho metody jsou zjišťovány preferenční vztahy dvojic kritérií a velikost dané preference. Podnikatelka tedy rozhodla, kolikrát je pro ni kritérium uvedené v řádku matice významnější než kritérium ve sloupci. Následně byly vypočteny geometrické průměry a výsledné váhy pro daná kritéria. Kritéria byla hodnocena pomocí doporučené bodové stupnice s deskriptory v rozmezí 1-9 bodů, které jsou znázorněny v tabulce 5.1. Výsledné hodnoty vah a jejich pořadí je zobrazeno v tabulce 5.6. Veškeré zjištěné hodnoty jsou zaokrouhleny na 4 desetinná místa.

**Tabulka 5.6 Stanovení vah kritérií – Saatyho metoda**

Kritérium	k <sub>1</sub>	k <sub>2</sub>	k <sub>3</sub>	k <sub>4</sub>	k <sub>5</sub>	Geometrický průměr	Normovaná váha	Pořadí
k <sub>1</sub>	1	5	9	7	1/3	2,5314	0,3121	2.
k <sub>2</sub>	1/5	1	7	3	1/5	0,9657	0,1191	3.
k <sub>3</sub>	1/9	1/7	1	1/3	1/9	0,2236	0,0276	5.
k <sub>4</sub>	1/7	1/3	3	1	1/7	0,4545	0,0560	4.
k <sub>5</sub>	3	5	9	7	1	3,9363	0,4852	1.
<b>Součet</b>						8,1116	1,0000	

*Zdroj: Vlastní zpracování*

Tato matice je konzistentní, jelikož její poměr konzistence je 0,092. Toto bylo zjištěno pomocí vzorců 5.1 a 5.2. Z výsledků stanovení vah kritérií pomocí Saatyho metody vyplývá, že pro podnikatelku má největší váhu kritérium 5 (výše ročního pojistného) a nejmenší váhu má pro ni spoluúčast při střetu se zvěří (k<sub>3</sub>).

### 5.4 Aplikace metod vícekritériálního rozhodování

Pro výběr optimálního produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla jsou aplikovány dvě metody vícekritériálního hodnocení variant. Vzhledem k tomu, že mají zadaná kritéria kardinalistický charakter, bude použita metoda váženého součtu

a metoda TOPSIS. Obě použité metody jsou popsány v kapitole 5.1.2 této práce. V závěru kapitoly 5.4 je provedeno porovnání a shrnutí zjištěných výsledků. Veškeré vypočtené hodnoty jsou zaokrouhlené na 4 desetinná místa.

#### 5.4.1 Metoda váženého součtu

Při aplikaci metody váženého součtu je nutné nejdříve zajistit, aby byla všechna kritéria maximalizační. Tohoto bylo docíleno pomocí vzorce 5.5. Tabulka 5.7 znázorňuje původní hodnoty včetně minimalizačních kritérií, v tabulce 5.8 už jsou všechna kritéria maximalizační, včetně uvedení jejich součtu. Vzhledem k tomu, že se u kritéria  $k_3$  vyskytují nulové hodnoty, došlo ke zvýšení všech hodnot o jedna, aby nedošlo k problémům při následujících výpočtech.

**Tabulka 5.7 Původní vstupní hodnoty**

Kritéria	Min/ max	Varianty					
		V <sub>1</sub>	V <sub>2</sub>	V <sub>3</sub>	V <sub>4</sub>	V <sub>5</sub>	V <sub>6</sub>
k <sub>1</sub>	max	50	70	50	70	70	60
k <sub>2</sub>	max	4	1	3	2	2	3
k <sub>3</sub>	min	5 001	1 001	1	1	1 001	501
k <sub>4</sub>	min	1 500	1 882	1 350	615	1 425	1 500
k <sub>5</sub>	min	9011	11451	9814	7879	10168	11784

Zdroj: Vlastní zpracování

**Tabulka 5.8 Převedení kritérií na maximalizační**

Kritéria	Min/ max	Varianty						Součet
		V <sub>1</sub>	V <sub>2</sub>	V <sub>3</sub>	V <sub>4</sub>	V <sub>5</sub>	V <sub>6</sub>	
k <sub>1</sub>	max	50,0000	70,0000	50,0000	70,0000	70,0000	60,0000	370,0000
k <sub>2</sub>	max	4,0000	1,0000	3,0000	2,0000	2,0000	3,0000	15,0000
k <sub>3</sub>	max	0,0002	0,0010	1,0000	1,0000	0,0010	0,0020	2,0004
k <sub>4</sub>	max	0,0007	0,0005	0,0007	0,0016	0,0007	0,0007	0,0050
k <sub>5</sub>	max	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	0,0001	6E-04

Zdroj: Vlastní zpracování

Dalším krokem je normalizace  $r_{ij}$  vzorce 5.6. Toto ukazuje tabulka 5.9.

**Tabulka 5.9 Normalizace**

Normalizace $r_{ij}$						
	V <sub>1</sub>	V <sub>2</sub>	V <sub>3</sub>	V <sub>4</sub>	V <sub>5</sub>	V <sub>6</sub>
k <sub>1</sub>	0,1351	0,1892	0,1351	0,1892	0,1892	0,1622
k <sub>2</sub>	0,2667	0,0667	0,2000	0,1333	0,1333	0,2000
k <sub>3</sub>	1E-04	0,0005	0,4990	0,4990	0,0005	0,0010
k <sub>4</sub>	0,1351	0,1077	0,1502	0,3296	0,1423	0,1351
k <sub>5</sub>	0,1818	0,1431	0,1670	0,2080	0,1611	0,1390

Zdroj: Vlastní zpracování

V tabulce 5. 10 jsou vypočteny vážené normalizované ohodnocení, a to dle vzorce 5.7. V této tabulce je uveden i jejich součet a zjištěné konečné pořadí variant.

**Tabulka 5.10 Vážené normalizované ohodnocení a pořadí variant**

$Z_{ij}$						
	V <sub>1</sub>	V <sub>2</sub>	V <sub>3</sub>	V <sub>4</sub>	V <sub>5</sub>	V <sub>6</sub>
k <sub>1</sub>	0,0422	0,0590	0,0422	0,0590	0,05905	0,0506
k <sub>2</sub>	0,0318	0,0079	0,0238	0,0159	0,01588	0,0238
k <sub>3</sub>	0,0000	0,0000	0,0138	0,0138	1,4E-05	0,0000
k <sub>4</sub>	0,0076	0,0060	0,0084	0,0185	0,00797	0,0076
k <sub>5</sub>	0,0882	0,0694	0,0810	0,1009	0,07818	0,0675
<b>Součet</b>	0,1697	0,1245	0,1692	0,2081	0,1612	0,1495
<b>Pořadí</b>	<b>2.</b>	<b>6.</b>	<b>3.</b>	<b>1.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>

Zdroj: Vlastní zpracování

Z tabulky 5.10, kde je uvedeno zjištěné pořadí variant metodou váženého součtu, vyplývá, že nejlepší varianta pro podnikatelku je varianta v<sub>4</sub> – pojišťovna Allianz, druhou nejlepší variantou v<sub>1</sub> – ČP. Jako poslední vhodná varianta pro podnikatelku je produkt od pojišťovny Kooperativa (v<sub>2</sub>).

#### 5.4.2 Metoda TOPSIS

Při aplikaci metody TOPSIS je nejdříve sestavena normalizovaná kritériální matice (vzorcem 5.6), která je uvedena v tabulce 5.11 a následně jsou minimalizační kritéria převedena na maximalizační, vztahem 5.8, což zobrazuje tabulka 5.12.

**Tabulka 5.11 Normalizovaná kritériální matice**

$r_{ij}$							
	Min/ max	V1	V2	V3	V4	V5	V6
k <sub>1</sub>	max	0,1351	0,1892	0,1351	0,1892	0,1892	0,1622
k <sub>2</sub>	max	0,2667	0,0667	0,2000	0,1332	0,1333	0,2000
k <sub>3</sub>	min	0,6667	0,1333	0,0000	0,0000	0,1333	0,0667
k <sub>4</sub>	min	0,1813	0,2275	0,1632	0,0743	0,1723	0,1813
k <sub>5</sub>	min	0,1499	0,1905	0,1633	0,1311	0,1692	0,1961

Zdroj: Vlastní zpracování

**Tabulka 5.12 Převod minimalizačních kritérií**

Převod minimalizačních kritérií							
	Min/ max	V1	V2	V3	V4	V5	V6
k <sub>1</sub>	max	0,1351	0,1892	0,1351	0,1892	0,1892	0,1622
k <sub>2</sub>	max	0,2667	0,0667	0,2000	0,1333	0,1333	0,2000
k <sub>3</sub>	max	-0,6667	-0,1333	0,0000	0,0000	-0,1333	-0,0667
k <sub>4</sub>	max	-0,1813	-0,2275	-0,1632	-0,0743	-0,1723	-0,1813
k <sub>5</sub>	max	-0,1499	-0,1905	-0,1633	-0,1311	-0,1692	-0,1961

Zdroj: Vlastní zpracování

Dále byla vztahem 5.9 vypočtena normalizovaná vážená matice  $w_{ij}$ . Tento krok je uveden v tabulce 5.13, ve které jsou také určeny bazální a ideální varianty.

**Tabulka 5.13 Normalizovaná vážená matice**

$w_{ij}$							Bazální varianta	Ideální varianta
	V1	V2	V3	V4	V5	V6		
k <sub>1</sub>	0,0422	0,0590	0,0422	0,0590	0,0590	0,0506	0,0422	0,0590
k <sub>2</sub>	0,0318	0,0079	0,0238	0,0159	0,0159	0,0238	0,0079	0,0318
k <sub>3</sub>	-0,0184	-0,0037	0,0000	0,0000	-0,0037	-0,0018	-0,0184	0,0000
k <sub>4</sub>	-0,0102	-0,0127	-0,0091	-0,0042	-0,0096	-0,0102	-0,0127	-0,0042
k <sub>5</sub>	-0,0727	-0,0924	-0,0792	-0,0636	-0,0821	-0,0951	-0,0951	-0,0636

Zdroj: Vlastní zpracování

Nyní je třeba určit vzdálenosti jednotlivých variant od zjištěné bazální a ideální a varianty, a to dle vzorců 5.10 a 5.11. Vzdálenost variant od bazální varianty znázorňuje tabulka 5.14, vzdálenost variant od ideální varianty je uvedena v tabulce 5.15.

**Tabulka 5.14 Vzdálenost variant od bazální varianty**

	$d_i^-$					
	V <sub>1</sub>	V <sub>2</sub>	V <sub>3</sub>	V <sub>4</sub>	V <sub>5</sub>	V <sub>6</sub>
k <sub>1</sub>	0,0000	0,0003	0,0000	0,0003	0,0003	0,0001
k <sub>2</sub>	0,0006	0,0000	0,0003	0,0001	0,0001	0,0003
k <sub>3</sub>	0,0000	0,0002	0,0003	0,0003	0,0002	0,0003
k <sub>4</sub>	0,0000	0,0000	0,0000	0,0001	0,0000	0,0000
k <sub>5</sub>	0,0005	0,0000	0,0003	0,0010	0,0002	0,0000
$\sum d_i^-$	<b>0,0328</b>	<b>0,0226</b>	<b>0,0293</b>	<b>0,0226</b>	<b>0,0226</b>	<b>0,0246</b>

Zdroj: Vlastní zpracování

**Tabulka 5.15 Vzdálenost variant od ideální varianty**

	$d_i^+$					
	V <sub>1</sub>	V <sub>2</sub>	V <sub>3</sub>	V <sub>4</sub>	V <sub>5</sub>	V <sub>6</sub>
k <sub>1</sub>	0,0003	0,0000	0,0003	0,0000	0,0000	0,0001
k <sub>2</sub>	0,0000	0,0006	0,0001	0,0003	0,0003	0,0001
k <sub>3</sub>	0,0003	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
k <sub>4</sub>	0,0000	0,0001	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
k <sub>5</sub>	0,0001	0,0008	0,0002	0,0000	0,0003	0,0010
$\sum d_i^+$	<b>0,0272</b>	<b>0,0385</b>	<b>0,0248</b>	<b>0,0159</b>	<b>0,02524</b>	<b>0,03416</b>

Zdroj: Vlastní zpracování

Posledním krokem je výpočet dle vzorce 5.12, čímž byl získán ukazatel vzdáleností variant od bazální varianty. Tento krok je znázorněn v tabulce 5.16, ve kterém je zobrazeno i konečné pořadí variant.

**Tabulka 5.16 Vzdálenost variant**

	V <sub>1</sub>	V <sub>2</sub>	V <sub>3</sub>	V <sub>4</sub>	V <sub>5</sub>	V <sub>6</sub>
<b>Vzdálenost od <math>d_i^-</math></b>	0,5461	0,3691	0,5410	0,5868	0,4718	0,4184
<b>Pořadí</b>	<b>2.</b>	<b>6.</b>	<b>3.</b>	<b>1.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>

Zdroj: Vlastní zpracování

Aplikováním této metody bylo zjištěno, že optimální varianta pro podnikatelku je varianta v<sub>4</sub>, produkt od pojišťovny Allianz a nejméně doporučovanou variantou pro podnikatelku je v<sub>2</sub>, což je produkt nabízený pojišťovnou Kooperativou.

### 5.4.3 Výběr optimálního řešení pro vybranou podnikatelku

Výběr optimálního produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla pro vybranou podnikatelku byl stanoven pomocí metod vícekritériálního hodnocení variant. Aby však bylo možné tyto metody aplikovat, nejdříve bylo nutné stanovit váhy jednotlivým kritériím. Pro toto stanovení vah kritérií byla použita Saatyho metoda. Pro ohodnocení variant byla aplikována metoda váženého součtu a metoda TOPSIS. Zjištěné výsledky, včetně konečného pořadí srovnávaných variant jsou uvedeny v tabulce. 5.17.

**Tabulka 5.17 Výběr optimálního produktu**

Varianta	Metoda váženého součtu		Metoda TOPSIS	
	Ohodnocení	Pořadí	Ohodnocení	Pořadí
V <sub>1</sub>	0,1697	2.	0,5461	2.
V <sub>2</sub>	0,1245	6.	0,3691	6.
V <sub>3</sub>	0,1692	3.	0,5410	3.
V <sub>4</sub>	0,2081	1.	0,5868	1.
V <sub>5</sub>	0,1612	4.	0,4718	4.
V <sub>6</sub>	0,1495	5.	0,4184	5.

*Zdroj: Vlastní zpracování*

Z výsledků obou aplikovaných metod vyplývá, že výsledný optimální produkt je shodný. Nejlepším produktem pro podnikatelku je varianta 4. Jedná se o produkt od pojišťovny Allianz – Autopojištění. Dále z výše uvedené tabulky vyplývá, že nejméně vhodným produktem pro podnikatelku je produkt od pojišťovny Kooperativa (v<sub>2</sub>), a to hlavně kvůli vysokému ročnímu pojistnému a malému počtu připojištění v rámci produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Prvním kritériem stanoveným podnikatelkou byl limit pojistného plnění, tento požadovala co nejvyšší, minimálně však 50/50 mil. Kč. při škodě na zdraví a na majetku, u vybraného produktu byl tento požadavek splněn, jelikož nabízel limit 70/70 mil. Kč. Dalším kritériem byl počet připojištění v rámci produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, tyto pojišťovna Allianz nabízí dvě, a to právní poradenství a asistenční služby. Dalším kritériem byla spoluúčast při střetu se zvěří, ta byla požadována co nejnižší a v rámci optimálního produktu je tato spoluúčast nulová. Čtvrtým kritériem bylo roční pojistné za připojištění skel, požadavkem byla co nejnižší cena, za připojištění skel u vybraného produktu podnikatelka zaplatí 615 Kč/rok. Posledním důležitým kritériem pro podnikatelku byla výše ročního

pojistného, toto také požadovala co nejnižší. Za pojištění odpovědnosti z provozu vozidla u pojišťovny Allianz by ročně podnikatelka zaplatila 7 814 Kč.

Závěrem je nutné zdůraznit, že vícekritériální hodnocení variant bylo v práci provedeno na vybraný subjekt, čímž byla podnikatelka Michaela. Ta stanovila kritéria na jejichž základě bylo o optimálním produktu rozhodováno, tudíž vybraná varianta odpovídá jejím požadavkům. Z tohoto zjištění určitě nelze tvrdit, že pojišťovna Allianz nabízí lepší produkt než ostatní pojistitelé. Pro subjekt, který by měl stanovená jiná kritéria, měl jinou pojistnou historii nebo jiné vozidlo, by se mohl optimální produkt lišit.



## 6 Závěr

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se týká každého vlastníka motorového vozidla, protože zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla mu ukládá povinnost jej uzavřít. Toto pojištění patří mezi pojištění povinně smluvní a jeho úkolem je chránit každého řidiče pojištěného vozidla před finanční újmou, jelikož z tohoto pojištění jsou hrazeny případné škody na zdraví a na majetku způsobené třetí osobě či osobám. Při škodných událostech, které byly způsobeny provozem vozidla, často vznikají škody velkého rozsahu. V souvislosti s tímto je zákonem stanovený minimální pojišťovací limit, a to ve výši 35 mil. Kč za škodu na věci, a také 35 mil. Kč za škodu na zdraví.

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla má v České republice dlouholetou tradici, jeho historie sahá až k roku 1908. V minulosti toto pojištění bylo poskytováno pouze Československou státní pojišťovnou, čímž získala pojišťovací monopol. V roce 1992 situaci změnila vyhláška ministerstva financí České republiky č. 492/1991 Sb., díky které vznikl konkurenční pojišťovací trh. Na trh začali vstupovat noví pojistitelé, kteří získali oprávnění k této pojišťovací činnosti od ČNB. Tato skutečnost zajistila vlastníkům vozidel možnost výběru pojistitele.

S tímto však pro vlastníky vozidel, jakožto zájemce o pojištění, vzniká problém s rozhodováním, kterého pojistitele zvolit. Protože každý pojistitel má své vlastní pojistné podmínky, a jelikož se snaží odlišit od konkurence, poskytuje ke svým pojistným produktům různé výhody, například připojištění v rámci produktu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Toto pro zájemce o pojištění zapříčiňuje nelehké rozhodování o tom, jaký zvolit optimální produkt.

Cílem této diplomové práce bylo analyzovat český trh pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a vybrat optimální produkt pro vybraný subjekt, dle jeho stanovených kritérií. Tohoto bylo docíleno pomocí vícekritériálního hodnocení variant.

Tato diplomová práce je dělena do čtyř hlavních částí. Pro pochopení problematiky pojištění odpovědnosti z provozu vozidla bylo v první kapitole uvedeno dělení pojištění z různých hledisek, dále bylo charakterizováno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a popsána legislativa, která upravuje toto pojištění. Pojištění z provozu vozidla tedy patří mezi komerční, povinně smluvní, neživotní pojištění. Následně byly uvedeny orgány, které ovlivňují oblast pojištění, těmi jsou: ČNB, ČAP, ČKP a Garanční fond. Také byly popsány subjekty související s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla,

což je pojistitel, pojistník, pojištěná osoba a poškozená osoba. Dále byly vysvětleny základní pojmy, které souvisejí s touto problematikou, část kapitoly byla věnována vzniku, přerušení a zániku pojištění. Závěr první kapitoly byl věnován popisu havarijního pojištění a jeho rozdílům s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla.

Druhá část práce řešila účetní a daňové aspekty pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. První, teoretická část byla zaměřena na účetní předpisy v pojišťovnictví, tedy na jeho legislativu, dále byla popsána účetní závěrka pojišťoven, včetně jejího auditu. Za nejdůležitější legislativu, která upravuje účetnictví pojišťoven, lze považovat zákon č. 563/1991 Sb., o účetnictví a vyhlášku č. 502/2002 Sb., která navazuje na zákon o účetnictví. Druhá část kapitoly byla zaměřena na praxi, jelikož zde byly uvedeny typické účetní případy, které souvisí s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla, a to z pohledu pojistitele i pojistníka, který vede podvojný účetnictví. U těchto účetních případů bylo nahlédnuto i k daňovým aspektům. Také zde byla popsána silniční daň, ke které se podnikatelka musí přihlásit, jako její plátce.

V další části práce byl naplněn první z cílů, jelikož analyzuje český trh pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Byl zde popsán vývoj pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v ČR, a také vývoj celkových nákladů na toto pojištění v souvislosti se zaslouženým pojistným. Analýzou trhu bylo zjištěno, že dochází k neustálému rozvoji českého pojistného trhu, protože ve sledovaných letech stále roste počet pojištěných vozidel. Z další analýzy vyplynulo, že pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je ztrátové pro pojistitele, jelikož náklady, které musí pojistitelé vynaložit na poskytování tohoto pojištění, převyšují zasloužené pojistné, což je pojistné vybrané od pojistníků. Dále byl uveden abecední seznam pojistitelů, kteří poskytují pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, včetně počtu vozidel, které v roce 2018 jednotliví pojistitelé pojistili. Za rok 2018 poskytovalo pojištění odpovědnosti 13 pojistitelů, u kterých bylo celkem pojištěno 8 141 406 vozidel. Z tohoto byla patrná velikost podílu jednotlivých pojistitelů na trhu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Nejvyšší podíl za loňský rok měla Česká pojišťovna, protože pojistila nejvyšší počet vozidel, naopak nejmenší podíl měla pojišťovna VZP.

Dále v této kapitole byla charakterizována vybraná podnikatelka, pro kterou byl hledán optimální produkt. Předmětem podnikání vybrané podnikatelky je poskytování cukrářských výrobků. Vzhledem k tomu, že svoji hlavní činnost podnikání rozšířila o poskytování dovozu výrobků zákazníkům, pořídila si osobní automobil Škoda

Octavia kombi. Koupí nového vozidla podnikatelce vznikla povinnost zřídit si pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Na základě podnikatelčích kritérií, které měl splňovat optimální produkt, bylo vybráno 6 pojišťitelů, z jejichž nabízených produktů pojištění odpovědnosti z provozu vozidla bylo hledáno optimální řešení. Vybranými pojistiteli byla Česká pojišťovna, Kooperativa pojišťovna, Česká podnikatelská pojišťovna, Allianz pojišťovna, Generali pojišťovna a ČSOB pojišťovna. Produkty těchto pojišťitelů byly v kapitole popsány. Kalkulace nabídek pojištění odpovědnosti z provozu vozidla byly vytvořeny konkrétním pojišťovacím zprostředkovatelem, který by podnikatelce doporučil produkt od pojišťovny Allianz. Toto doporučení učinil dle podnikatelčích požadavků a svých zkušeností z praxe, k tomuto doporučení dospěl, aniž by použil jakoukoliv metodu rozhodování.

V poslední části této práce bylo provedeno vícekriteriální hodnocení variant, na jehož základě byl vybrán optimální produkt, a tímto byl naplněn i druhý cíl práce. Nejdříve byla popsána metodika teoreticky a následně byla aplikována na konkrétní případ. Aby bylo možné najít optimální produkt tímto způsobem, bylo nejdříve nutné určit kritéria, dle kterých byly vybrané varianty hodnoceny. Kritéria zadaná podnikatelkou byla: limit pojistného plnění, počet připojištění v rámci produktu, spoluúčast při střetu se zvěří, pojistné za připojištění skel a výše ročního pojistného. Následně pomocí Saatyho metody byla každému kritériu přidělena jeho váha důležitosti. Z výsledků této metody vyplynulo, že nejdůležitější kritérium pro podnikatelku byla výše ročního pojistného a nejméně důležitým byla spoluúčast při střetu se zvěří. Dále byly aplikovány metody vícekriteriálního rozhodování. Konkrétně se jednalo o metodu váženého součtu a metodu TOPSIS. U obou těchto metod vyšlo stejné pořadí variant.

Ze zjištěných výsledků vyšlo, že optimálním řešením pro podnikatelku je produkt od pojišťovny Allianz a nejméně vhodný produkt pro ni nabízí pojišťovna Kooperativa. Aplikací těchto metod bylo potvrzeno doporučení pojišťovacího zprostředkovatele, jelikož jí také doporučoval produkt od pojišťovny Allianz.

V případě, že by podnikatelka optimální variantu realizovala, získala by limit pojistného plnění 70 mil. Kč za škodu na zdraví a na majetku, základní asistenční služby a právní poradenství zdarma. Dále v rámci připojištění skel pojistný limit 7 000 Kč a v rámci připojištění pro případ srážky jedoucího vozidla se zvířetem pojistný limit plnění 100 000 Kč. Za toto by ročně musela zaplatit 7 879 Kč.

Názor autorky se shoduje s vybraným optimálním produktem, jelikož si myslí, že pojišťovna Allianz patří mezi nejlepší pojistitele na českém pojistném trhu. Avšak toto neznamena, že pojišťovna Allianz je nejlepším pojistitelem. Toto nelze říci o žádném z nich, jelikož každý pojistitel se zaměřuje na jinou cílovou skupinu. Někteří mají stanovené lepší podmínky například pro pojistníky s malým počtem bonusů, jiní zase pro pojistníky, kteří ročně najedou málo kilometrů.

Proto na závěr práce je vhodné zmínit to, že až si jakýkoliv zájemce o pojištění bude vybírat pojistitele, se kterým uzavře smlouvu o pojištění odpovědnosti z provozu, neměl by se rozhodovat jen na základě jednoho kritéria, kterým často bývá výše pojistného. Měl by zohlednit i další kritéria a rozhodovat se mezi více pojistiteli. A především před podpisem pojistné smlouvy se důkladně seznámit s pojistnými podmínkami a pojistnou smlouvou.

## Seznam použité literatury

### Odborná literatura:

[1] BOKŠOVÁ, Jiřina, 2010. *Účetnictví komerčních pojišťoven – specifika v ČR*. Praha: Wolters Kluwer ČR. ISBN 978-80-7357-521-2.

[2] BROŽOVÁ, Helena, Milan HOUŠKA a Tomáš ŠUBRT, 2014dotisk. *Modely pro vícekritériální rozhodování*. V Praze: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta. ISBN 978-80-213-1019-3.

[3] DUCHÁČKOVÁ, Eva, Milan HOUŠKA a Tomáš ŠUBRT, [2015]. *Pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Ekopress. ISBN 978-80-87865-25-5.

[4] FIALA, Petr, Miroslav MAŇAS a Tomáš ŠUBRT, 1994. *Vícekritériální rozhodování: Určeno pro stud. všech fak.* Praha: Vysoká škola ekonomická. ISBN 80-7079-748-7.

[5] FOTR, Jiří a Lenka ŠVECOVÁ, 2010. *Manažerské rozhodování: postupy, metody a nástroje*. 2. přeprac. vyd. Praha: Ekopress. ISBN 978-80-86929-59-0.

[6] HULEŠ, Jan, 2018. *Účetní předpisy pro pojišťovny: komentář: kapitoly z historie účetního práva*. Praha: Leges. Praktik. ISBN 978-80-7502-282-0. Právní předpisy.

[7] JABLONSKÝ, Josef, 2007. *Operační výzkum: kvantitativní modely pro ekonomické rozhodování*. 3. vyd. Praha: Professional Publishing. ISBN 978-80-86946-44-3.

[8] KARFÍKOVÁ, Marie, 2018. *Pojišťovací právo*. 2. přepracované vydání. Praha: Leges. Teoretik. ISBN 978-80-7502-271-4. Kolektivní monografie.

[9] KAZDA, Petr, 2016. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: Wolters Kluwer. Komentáře Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7552-259-7. Komentáře.

[10] KOPECKÝ, Karel, 2005. *Povinné ručení: otázky a odpovědi*. 2. rozš. vyd. Praha: Grada Publishing. Osobní a rodinné finance. ISBN 80-247-1065-X.

[11] NOBES, Christopher, 2016/17. *The economics of taxation: principles, policy and practice*. Sixteenth edition, Birmingham: Fiscal Publications, 2016. ISBN 978-1-906201-32-6.

[12] RAMÍK, Jaroslav a Radomír PERZINA, 2008. *Moderní metody hodnocení a rozhodování*. Karviná: Slezská univerzita v Opavě, Obchodně podnikatelská fakulta v Karviné. ISBN 978-80-7248-497-3.

[13] RUBIN, Harvey W., [2013]. *Dictionary of insurance terms*. Sixth edition. Hauppauge, NY: Barron's. Barron's business guides. ISBN 978-1-4380-0139-5.

[14] ZMEŠKAL, Zdeněk, Dana DLUHOŠOVÁ a Tomáš TICHÝ, 2013. *Finanční modely: koncepty, metody, aplikace*. 3., přeprac. a rozš. vyd. Praha: Ekopress. ISBN 978-80-86929-91-0.

#### **Internetové zdroje:**

[15] Allianz pojišťovna, a.s., 2014. Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla. [online]. Praha: Allianz pojišťovna, a.s, 2014. [20. 3. 2019]. Dostupné z: [https://www.allianz.cz/file/4128/Autopojisteni\\_2015\\_pojistne\\_podminky\\_k\\_uzavreni\\_s\\_mlouvy\\_podpisem.pdf](https://www.allianz.cz/file/4128/Autopojisteni_2015_pojistne_podminky_k_uzavreni_s_mlouvy_podpisem.pdf)

[16] Česká asociace pojišťoven, 2019. Výroční zprávy. [online]. Praha: Česká asociace pojišťoven, 2019. [5.2.2019]. Dostupné z: <http://www.cap.cz/o-nas/vyrocní-zpravy>  
<http://cap.cz/statisticke-udaje/vyvoj-pojistneho-trhu>

[17] Česká kancelář pojistitelů, 2019. Počet pojištěných vozidel v databázi ČKP. [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů, 2019. [5.2.2019]. Dostupné z: <https://www.ckp.cz/statistiky/pocet-pojistenych-vozidel>

[18] Česká kancelář pojistitelů, 2019. Zelená karta. [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů, 2019. [25.1.2019]. Dostupné z: <https://www.ckp.cz/o-povinnem-ruceni/zelena-karta>

[19] Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., 2015. Pojistné podmínky pro Autopojištění Combi Plus III. [online]. Praha: Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group, 2015. [20. 3. 2019]. Dostupné z: [https://www.cpp.cz/pdf/PP\\_ACP\\_III\\_1\\_15.pdf](https://www.cpp.cz/pdf/PP_ACP_III_1_15.pdf)

[20] Česká pojišťovna, a.s., 2018. Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění vozidel. [online]. Praha: Česká pojišťovna, a.s., 2018. [20. 3. 2019]. Dostupné z: [https://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50017/7506\\_Sdruzene\\_poj\\_vozidla\\_03\\_2017\\_GDPR.pdf](https://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50017/7506_Sdruzene_poj_vozidla_03_2017_GDPR.pdf)

[21] Český statistický úřad, 2019. Obyvatelstvo – roční časové řady. [online]. Praha: Český statistický úřad, 2019. [5.2.2019]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/61546982/1300701801.xlsx/56c70cff-f5ef-44c8-9c15-d6defb802330?version=1.1>

[22] ČSOB Pojišťovna, a. s, 2019. Všeobecné pojistné podmínky pro Komplexní pojištění vozidla – NAŠE AUTO. [online]. Pardubice: ČSOB Pojišťovna, a. s, 2019. [20. 3. 2019]. Dostupné z: [https://www.csobpoj.cz/documents/10332/566661/10N2402\\_Nase\\_auto\\_VPP\\_KPV\\_2019\\_%2811-2018%29.pdf/feebd309-6a7a-4390-9a66-625db89309ad f](https://www.csobpoj.cz/documents/10332/566661/10N2402_Nase_auto_VPP_KPV_2019_%2811-2018%29.pdf/feebd309-6a7a-4390-9a66-625db89309ad f)

[23] Generali Pojišťovna a.s., 2018. Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění vozidel. [online]. Praha: Generali Pojišťovna, a.s, 2018. [20. 3. 2019]. Dostupné z: [https://www.generali.cz/documents/20182/27616/sesit\\_dokumentu\\_k\\_pojisteni\\_11\\_18.pdf](https://www.generali.cz/documents/20182/27616/sesit_dokumentu_k_pojisteni_11_18.pdf)

[24] Kooperativa, 2014. Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidel. [online]. Praha: Kooperativa pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group, 2014. [20.3.2019]. Dostupné z:  
<https://www.koop.cz/dokumenty/pojisteni-vozidel/Soubor-dokumentu-k-pojisteni-vozidel/Soubor%20dokument%c5%af%20k%20poji%c5%a1t%c4%9bn%c3%ad%20vozidel.pdf>

### **Právní předpisy:**

[25] České účetní standardy pro účetní jednotky, které účtují podle vyhlášky č. 500/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

[26] Vyhláška č. 205/1999 Sb., vyhláška Ministerstva financí, kterou se provádí zákon č. 168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

[27] Vyhláška č. 502/2002 Sb., vyhláška, kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů, pro účetní jednotky, které jsou pojišťovnami

[28] Zákon č. 16/1993 Sb. Zákon České národní rady o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů.

[29] Zákon č. 89/2012 Sb. Zákon občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

[30] Zákon č. 168/1999 Sb. Zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů.

[31] Zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů.

[32] Zákon č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů.



## **Seznam zkratek**

ČAP – Česká asociace pojišťoven

ČKP – Česká kancelář pojistitelů

ČNB – Česká národní banka

ČP – Česká pojišťovna

ČPP – Česká podnikatelská pojišťovna

ČR – Česká republika

FO – Fyzická osoba

IFRS – Mezinárodní standardy účetního výkaznictví

IAS – Mezinárodní účetní standardy

OSVČ – Osoba samostatně výdělečně činná

## Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 26. 4. 2019



Michaela Horáčková

## Seznam tabulek

Tabulka 2.1 Bonifikace pojišťovny Kooperativy

Tabulka 2.2 Bonifikace České podnikatelské pojišťovny

Tabulka 3.1 Přijaté pojistné v roce 2018 - pojistitel

Tabulka 3.2 Přijaté pojistné v roce 2019 – pojistitel

Tabulka 3.3 Placené pojistné v roce 2018 - pojistník

Tabulka 3.4 Časové rozlišení pojistného v roce 2019 - pojistník

Tabulka 3.5 Penále z prodlení – pojistitel

Tabulka 3.6 Penále z prodlení – pojistník

Tabulka 3.7 Vrácení předepsaného pojistného – pojistitel

Tabulka 3.8 Vrácení předepsaného pojistného – pojistník

Tabulka 3.9 Pojistné plnění – pojistitel

Tabulka 3.10 Pojistné plnění – poškozený

Tabulka 3.11 Výplata provize pojišťovacímu zprostředkovateli pojistitelem

Tabulka 3.12 Silniční daň

Tabulka 4.1 Seznam pojistitelů a počet pojištěných vozidel k 31. 12. 2018

Tabulka 4.2 Limity a poskytnuté služby jednotlivých variant produktu České pojišťovny

Tabulka 4.3 Limity pojistného plnění produktu Kooperativy

Tabulka 4.4 Limity pojistného plnění produktu ČPP pojišťovny

Tabulka 4.5 Limity pojistného plnění produktu Allianz pojišťovny

Tabulka 4.6 Limity pojistného plnění produktu Generali pojišťovny

Tabulka 4.7 Limity pojistného plnění produktu ČSOB pojišťovny

Tabulka 5.1 Vztah kritérií

Tabulka 5.2 Saatyho matice v tabulce

Tabulka 5.3 Popis variant

Tabulka 5.4 Stanovená kritéria podnikatelkou

Tabulka 5.5 Popis kritérií a požadavků podnikatelky

Tabulka 5.6 Stanovení vah kritérií – Saatyho metoda

Tabulka 5.7 Původní vstupní hodnoty

Tabulka 5.8 Převedení kritérií na maximalizační

Tabulka 5.9 Normalizace

Tabulka 5.10 Vážené normalizované ohodnocení a pořadí variant

Tabulka 5.11 Normalizovaná kritériální matice

Tabulka 5.12 Převod minimalizačních kritérií

Tabulka 5.13 Normalizovaná vážená matice

Tabulka 5.14 Vzdálenost variant od bazální varianty

Tabulka 5.15 Vzdálenost variant od ideální varianty

Tabulka 5.16 Vzdálenost variant

Tabulka 5.17 Výběr optimálního produktu

## **Seznam příloh**

Příloha č. 1 Rozvaha pojišťoven

Příloha č. 2 Účtový rozvrh pro pojišťovny

Příloha č. 3 Kalkulace pojištění odpovědnosti z provozu vozidla od vybraných  
pojistitelů

